

Zeszyty Naukowe

Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy

TOM
20

Wybrane aspekty rozwoju turystyki, hotelarstwa i rekreacji
w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej

Zbiór rozpraw pod redakcją
Wiesława Maika i Kazimierza Marciniaka

TURYSTYKA I REKREACJA 10



RADA NAUKOWA SERII „TURYSTYKA I REKREACJA”

Maciej Drzewiecki
Aleksandra Kowalczyk
Wiesław Maik (przewodniczący)
Kazimierz Marciniak
Andrzej Matczak
Marzena Sobczak-Michałowska
Dariusz Sokołowski

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Marek Grabiszewski (sekretarz)
Wiesław Maik
Kazimierz Marciniak

RECENZENCI TOMU

Prof. dr hab. Eugeniusz Rydz
Prof. dr Jan Falkowski

PROJEKT OKŁADKI

Marta Rosenthal-Sikora

SKŁAD I OPRACOWANIE KOMPUTEROWE

Adam Kujawa

Copyright © by Wydawnictwo Uczelniane WSG
Bydgoszcz 2013

ISSN 1733-8891

Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy

85-229 Bydgoszcz, ul. Garbary 2
tel. 52 567 00 47, 52 567 00 49
www.wsg.byd.pl, wydawnictwo@byd.pl

SPIS TREŚCI

Przedmowa 5

Cz. I – Przestrzenne i kulturowe uwarunkowania rozwoju turystyki

Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny. Pojęcie, potencjał
rozwojowy i rola w strukturze regionalnej kraju i województwa
kujawsko-pomorskiego 9
Maik W.

Przestrzenie turystyczne Bydgoszczy 21
Głębocki B., Ruta A.

Stan i rozmieszczenie bazy hotelowej w Bydgoszczy i jej
strefie podmiejskiej 49
Grabiszewski M.

Planowanie strategiczne narzędziem rozwoju turystyki w obszarze
Bydgoskiego Węzła Wodnego 63
Barczak M., Grochowski K.

Duchowe i materialne dziedzictwo Kanału Bydgoskiego i jego
turystyczne wykorzystanie 79
Chamot M.

Analiza walorów turystyczno-rekreacyjnych przestrzeni miejskiej
Bydgoszczy na podstawie modelu ekologicznego „płaty – korytarze”
oraz koncepcji miasta jako zdarzenia 89
Kowalczyk A.

Cz. II – Społeczno-ekonomiczne aspekty rozwoju turystyki

Potencjał społeczno-ekonomiczny Bydgoszczy w początkach
XXI wieku 105
Maik W. Rudera W.

Procesy demograficzne w Bydgoszczy na przełomie XX i XXI wieku	115
<i>Maik W., Rudera W.</i>	
Bydgoszcz w perspektywie przewodników turystycznych dostępnych na niemieckim rynku wydawniczym	131
<i>Geise P.</i>	
Aktywność turystyczna mieszkańców strefy podmiejskiej Bydgoszczy	147
<i>Gizler S., Brudnicki R.</i>	
Analiza relacji pomiędzy członkami Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej	153
<i>Grzeszczak S., Barczak M.</i>	

PRZEDMOWA

Turystyka, kultura i miasto to elementy dynamicznego układu powiązań, który jest podstawą prężnego rozwoju turystyki kulturowej, jednej z integralnych części zjawisk turystycznych. Relacje między nimi mają długotrwałą tradycję i wyrażały się zawsze w postaci żywotnego rozwoju miejskich funkcji turystycznych. Z racji koncentracji różnych elementów i zjawisk kulturowych – zabytków, dzieł sztuki, instytucji i wydarzeń kulturalnych – miasto staje się w sposób bezsporny atrakcyjnym ośrodkiem turystycznym, przyciągającym turystów z różnych miejsc. Dla współczesnego turysty oferuje nowe doświadczenia, emocje, wrażenia i doznania estetyczne, które wzbogacają jego rozwój kulturowy. Warto pamiętać także, iż przestrzeń miejska kształtowana przez architektów, urbanistów, artystów oraz mieszkańców jest swoistym przykładem przestrzeni kulturowej tworzonej w czasie i przestrzeni, poprzez nakładanie się różnych warstw cywilizacyjnych. Jej poznawanie pozwala pogłębiać świadomość historyczną poprzez odnoszenie się do różnych zdarzeń rozgrywających się w historii miasta.

Powyższe uwagi w sposób uproszczony kreślą możliwości i pole badań relacji: miasto – turystyka – kultura. Istotnym elementem tego rodzaju rozważań jest fakt, że miasto jest nie tylko zjawiskiem kulturowym, lecz także bazą materialną życia człowieka, wyrażoną m.in. w zagospodarowaniu turystyczno-rekreacyjnym.

Prezentowany Czytelnikowi tom stanowi jedynie szkicową próbę zarysowania problematyki turystyki miejskiej na przykładzie Bydgoszczy i jej strefy podmiejskiej. Pewnego rodzaju tłem dla uwzględnionych tutaj zagadnień jest odniesienie poruszanej problematyki do szerszych układów przestrzenno-funkcjonalnych, czyli Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego oraz rozważanie jej na tle kondycji społeczno-ekonomicznej i demograficznej badanego miasta.

Niniejszy tom składa się z dwóch części. Pierwsza przedstawia przestrzenne i kulturowe uwarunkowania rozwoju turystyki w badanym mieście i jego strefie podmiejskiej. Obejmuje 6 artykułów o różnorodnej tematyce dotyczących przestrzeni turystycznej, stanu i rozmieszczenia bazy hotelowej, planowania strategicznego rozwoju turystyki, wykorzystania duchowego i materialnego dziedzictwa oraz obiektów hydrotechnicznych.

Część druga poświęcona jest społeczno-ekonomicznym aspektom rozwoju turystyki w Bydgoszczy i jej strefy podmiejskiej. Składa się z 5 artykułów przedstawiających zagadnienia społeczno-ekonomiczne i demograficzne, rozwiązania instytucjonalne w zakresie informacji i organizacji turystyki oraz aktywność turystyczną mieszkańców.



Przestrzenne i kulturowe
uwarunkowania rozwoju turystyki

Wiesław Maik

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny. Pojęcie, potencjał rozwojowy i rola w strukturze regionalnej kraju i województwa kujawsko-pomorskiego

Zarys treści: Opracowanie składa się z trzech części. Pierwsza przedstawia pojęcie metropolii i obszaru metropolitalnego, druga poświęcona jest weryfikacji hipotezy, która zakłada, że w województwie kujawsko-pomorskim wykształcił się bydgosko-toruński obszar metropolitalny, natomiast trzecia przedstawia rolę tego obszaru w układzie krajowym i regionalnym.

Słowa kluczowe: obszar metropolitalny, metropolia, funkcje metropolitalne, potencjał społeczno-gospodarczy.

Wprowadzenie

Współczesne przemiany społeczno-gospodarcze dokonują się pod wpływem powstałej na przełomie XX i XXI w. nowej kombinacji czynników rozwoju składającej się z trzech wzajemnie wspomagających się sił: rosnącej roli innowacji i informacji, rozszerzającej się globalizacji i zaostrzającej się konkurencji. Siły te determinują przemiany struktur osadniczych w skali globalnej, krajowej i regionalnej (Maik 2005). Istotne znaczenie ma tutaj pewnego rodzaju sprzężenie zwrotne między współczesnymi czynnikami rozwoju a metropoliami i aglomeracjami miejskimi. Mimo wielu niedogodności tworzą one optymalne środowisko społeczne i gospodarcze dla procesów globalizacji i wytwarzania innowacji,

a gospodarka globalna opiera się dzisiaj na metropoliach stanowiących obszary o wysokiej aktywności w dziedzinie zarządzania gospodarką, obsługi rynków finansowych, edukacji i kultury oraz przepływu informacji.

Niniejsze opracowanie składa się z trzech części. Pierwsza przedstawia pojęcie metropolii i obszaru metropolitalnego na podstawie literatury przedmiotu. Druga część poświęcona jest weryfikacji hipotezy zakładającej, że w województwie kujawsko-pomorskim wykształcił się bydgosko-toruński obszar metropolitalny (BTOM), który spełnia określone kryteria przypisywane tego rodzaju układom. Trzecia część przedstawia rolę bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego w układzie krajowym i regionalnym oraz w różnych dziedzinach życia społeczno-gospodarczego.

Pojęcie metropolii i obszaru metropolitalnego

Wprowadzone na początku XX w. pojęcie obszaru metropolitalnego skupia do dziś uwagę ekonomistów, socjologów, geografów, regionalistów i planistów przestrzennych. Zainteresowanie tą koncepcją wzrasta wraz z nasilaniem się procesów metropolizacji gospodarki i społeczeństwa i w konsekwencji tego metropolizacji przestrzeni (Korcelli 2011).

Obszar metropolitalny jest powszechnie rozumiany jako terytorialny układ osadniczy o wyraźnie ujawniających się związkach funkcjonalnych (por. Czyż 2009, Korcelli 2011). Do podstawowych cech obszaru metropolitalnego zalicza się:

- występowanie powiązań społeczno-gospodarczych nie tylko wokół głównego miasta (miast), ale także w całym układzie wewnętrznym obszaru metropolitalnego,
- ukształtowany system dziennych powiązań między ośrodkami uczelnianymi, miejscami pracy, wypoczynku, edukacji i życia zbiorowego,
- domknięcie zasięgu pewnych powiązań egzogenicznych głównych ośrodków w obrębie sieci osadniczej,
- rozwój powiązań wewnętrznych.

Obszar metropolitalny tworzą zatem: miasto (lub miasta) główne, zwane ośrodkiem (ośrodkami) metropolitalnym oraz zbiór jednostek osadniczych silnie z nim (lub nimi) zintegrowanych funkcjonalnie i przestrzennie. Całość stanowi układ powiązań opartych na przepływie dóbr, kapitału oraz informacji i jest obszarem na którym zachodzi proces dyfuzji zjawisk społecznych i gospodarczych.

Istotne znaczenie w całym układzie obszaru metropolitalnego pełni metropolia (główny ośrodek obszaru). Według Korcellego (1998) miasto zaliczane do kategorii ośrodków metropolitalnych (metropolii) musi spełniać kryterium wielkościowe, a jego gospodarka powinna być zdominowana przez nowoczesne funkcje usługowe wysokiego rzędu o zasięgu co najmniej regionalnym.

Sprecyzowania wymagają także dwa pojęcia: proces metropolizacji i funkcje metropolitalne. Proces metropolizacji oznacza przejście od fazy aglomeracji miejskiej do etapu wykształcenia się nowej formy układu osadniczego spełniającego kryteria i cechy obszaru metropolitalnego. Jest on formą osadniczą bardziej „dojrzałą” funkcjonalnie w porównaniu z aglomeracją miejską. Inaczej mówiąc, proces metropolizacji oznacza przejście do bardziej zaawansowanego stadium rozwoju układu osadniczego kształtującego się pod wpływem dużego miasta.

Osiągnięcie tego etapu wiąże się nie tylko z wykształceniem spójnego układu powiązań wewnętrznych, lecz także z powstaniem i funkcjonowaniem funkcji metropolitalnych. Decydują one o wyjątkowej pozycji danego miasta (metropolii w systemie osadniczym regionu i kraju). Są specyficznym rodzajem funkcji ponadregionalnych i międzynarodowych, a także rezultatem osiągnięcia przez dane miasto pewnego etapu rozwoju, w którym powstaje pewna „masa krytyczna” w sferze demograficznej, gospodarczej, politycznej, administracyjnej, kulturalnej i edukacyjnej. W fazie tej następuje kumulacja i oddziaływanie różnorodnych działalności prowadząca do wytworzenia wyspecjalizowanych funkcji wyższego rzędu.

Bydgosko-Toruński obszar metropolitalny (BTOM) jako trwały składnik myśli i praktyki planistycznej

Problem wyodrębnienia bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego ma już dość długą historię, sięga bowiem przełomu lat 40. i 50. XX wieku. Wtedy to powstała koncepcja BiT-u (Bydgoszcz – Inowrocław – Toruń) rozpatrująca wymienione miasta jako zintegrowany układ transportowy (por. Sokołowski 2009).

Pojawienie się terminu „aglomeracja bydgosko-toruńska” związane było ze studiami prowadzonymi na przełomie lat 60. i 70. oraz pracami nad planem zagospodarowania przestrzennego kraju do roku 1990. Względnie niewielka odległość między Bydgoszczą a Toruniem, największymi miastami ówczesnego województwa bydgoskiego o znacznym potencjale demograficznym, gospodarczymi i społecznym była przesłanką dla władz województwa do wyodrębnienia bydgosko-toruńskiego układu osadniczego jako aglomeracji miejskiej.

Jednocześnie status metropolitalny tego układu potwierdziły studia planistyczne i naukowe w postaci delimitacji obszarów metropolitalnych

kraju dokonanej przez GUS w 1968 roku oraz opracowanie S. Leszczyckiego, P. Eberhardta i S. Heřmana (1971) wymieniające aglomerację bydgosko-toruńską w grupie 16 aglomeracji miejsko-przemysłowych Polski. Ustalenia te zostały potwierdzone przez kolejne opracowania dotyczące konurbacji bydgosko-toruńskiej (Bańkowska 1974), aglomeracji miejskich wyróżnionych dla celów planistycznych (prace Instytutu Kształtowania Środowiska 1974-1975) oraz obszarów metropolitalnych w Polsce (Gontarski 1980).

Prace na ten temat były kontynuowane w latach 80. i 90. przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN oraz Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Potwierdziły one wysuniętą wcześniej ideę zintegrowanego funkcjonalnie układu bydgosko-toruńskiego.

Nowy etap w zakresie konceptualizacji i delimitacji tego układu nastąpił w początkach XXI wieku. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (2003) uznano aglomerację bydgosko-toruńską jako główny składnik struktury osadniczej tego regionu. W ostatnich latach powstała idea Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, która uzyskała potwierdzenie w kilku dokumentach, między innymi w:

- materiałach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, w których zaliczono BTOM do zbioru 12 obszarów metropolitalnych kraju,
- porozumieniu partnerskim z dnia 27 czerwca 2008 roku w celu ustanowienia BTOM,
- Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w której wymienia się BTOM wśród 10 układów metropolitalnych kraju.

Wydzielony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego BTOM obejmuje dwa główne miasta – Bydgoszcz i Toruń oraz otaczające je powiaty: bydgoski i toruński. Delimitacja ta znalazła potwierdzenie w materiałach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Obszar ten spełnia kryteria wyznaczone przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dla obszarów metropolitalnych w Polsce, to znaczy:

- 1) posiada ośrodek liczący powyżej 300 tysięcy mieszkańców (Bydgoszcz 363 tys. w 2011 r.), port lotniczy (Bydgoszcz), znaczne walory turystyczne (Bydgoszcz, Toruń) i inwestycyjne
- 2) skupia ponad 60 tysięcy studentów (74,9 tys. w 2011), ponad 40 tysięcy zatrudnionych w sektorze usług (55 tys. w 2011) oraz liczne instytucje naukowo-badawcze (w tym 17 szkół wyższych).

Potencjał społeczno-gospodarczy Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego

W sensie społeczno-gospodarczym potencjał określany jest najczęściej jako możliwość, sprawność lub wydajność, a także siła rozwoju i oddziaływania w różnych płaszczyznach i kierunkach wywołująca określone konsekwencje przestrzenne i społeczno-gospodarcze (Łoboda 2009).

Na potencjał rozwojowy BTOM składa się kilka składników, które łącznie określają możliwości rozwoju tego układu, jego atrakcyjność lokalizacyjną i rangę w strukturze regionu i kraju (Maik 2010). Są to:

- stałe podstawy istnienia i rozwoju głównych ośrodków;
- położenie obszaru metropolitalnego (renta lokalizacyjna),
- potencjał społeczno-gospodarczy;
- potencjał gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna;
- wykształcona infrastruktura techniczna i społeczna;
- warunki życia;
- atrakcyjność turystyczno – kulturowa.

Główne ośrodki obszaru metropolitalnego – Bydgoszcz i Toruń – należą do miast polskich o długich tradycjach historycznych i stałych podstawach rozwoju od początków ich lokacji, które nastąpiły w XIII (Toruń) i XIV w. (Bydgoszcz). Przez cały okres swego istnienia miasta te pełniły ważne funkcje gospodarcze i administracyjne, kształtując więzi społeczno-gospodarcze w otoczeniu regionalnym. Obecny poziom rozwoju obu miast jest historyczną konsekwencją ich nieustannego rozwoju, w wyniku którego umacniały swoją pozycję w strukturze osadniczej kraju i regionu przesuując się w górę hierarchii względem innych ośrodków. Rezultatem tego rozwoju jest osiągnięcie przez nie pewnej „masy krytycznej” w postaci:

- potencjału ludnościowego;
- kumulacji i oddziaływania na siebie różnych funkcji;
- koncentracji działalności gospodarczej i społecznej.

Elementy te oddziałują w sposób integrujący na cały obszar metropolitalny i teren województwa kujawsko-pomorskiego.

BTOM jest korzystnie położony w obrębie systemu obszarów metropolitalnych (aglomeracji miejskich) Polski, w środku rozległego wieloboku ograniczonego aglomeracjami Poznania – od południowego zachodu, Łodzi – od

południa, Warszawy – od południowego wschodu i Trójmiasta – od północy (Sokołowski 2009). Zajmuje położenie centralne wobec obszaru województwa kujawsko-pomorskiego i tranzytowe w układzie krajowym, warunkujące dostępność komunikacyjną i „otwartość” BTOM-u. Główne miasta leżą nad Wisłą na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacji lądowej i są ważnymi węzłami w transporcie drogowym i kolejowym. Port Lotniczy w Bydgoszczy zapewnia połączenia krajowe i zagraniczne. Dostępność komunikacyjna tego obszaru metropolitalnego ulegnie niebawem zwiększeniu dzięki ukończeniu autostrady A1 ułatwiającej dostęp do portów Gdyni i Gdańska oraz obszarów metropolitalnych Łodzi i Katowic.

Rangę BTOM-u wyznacza także osiągnięty potencjał społeczno-demograficzny. Główne ośrodki miejskie tego układu zajmują wśród miast polskich czołowe miejsca: Bydgoszcz ósme (363 tys. mieszkańców według stanu z 2011 r.), a Toruń trzynaste miejsce (205 tys. w roku 2011). Rozpatrywane łącznie plasują się wokół 6-7 miejsca (Sokołowski 2009). Ważna jest także ogólna liczba mieszkańców całego obszaru metropolitalnego (774,3 tys. w 2011 r.), ponieważ określa ona chłonność rynku lokalnego i ma znaczenie dla inwestorów ze względu na wielkość popytu na towary i usługi.

Istotnym składnikiem potencjału społeczno-gospodarczego danego obszaru (regionu, aglomeracji, kraju) jest kapitał ludzki. Tworzą go ludzie wyposażeni w wiedzę naukową i umiejętności, które mogą być wykorzystane w wykonywaniu działalności gospodarczej o charakterze innowacyjnym (Chojnicki, Czyż 2006). Czynnikiem kreującym kapitał ludzki jest proces kształcenia na poziomie akademickim.

Potencjał edukacyjny Bydgoszczy i Torunia określają ilościowo: liczba szkół wyższych (łącznie 17 w 2011 r.), studentów (75 tys.) i nauczycieli akademickich (4,4 tys.); (Falkowski 2009, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012). Łącznie oba miasta zajmują 9. miejsce w kraju pod tym względem. BTOM koncentrował w województwie kujawsko-pomorskich usługi z zakresu szkolnictwa wyższego – zdecydowana większość studiujących (91% w 2011 r.) w tym regionie uczęszczała do szkół wyższych zlokalizowanych na jego terenie.

Potencjał gospodarczy BTOM określa wielkość i różnorodność bazy ekonomicznej. Wyróżniają się pod tym względem główne ośrodki miejskie BTOM-u, które dominują nad pozostałymi miastami ze względu na liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON (Bydgoszcz 42, 7 tys., Toruń 34 tys. według stanu z 2011 roku), mają także bardziej zróżnicowaną działalność społeczno-gospodarczą, co wiąże się z faktem pełnienia

przez nie funkcji regionalnych i ponadregionalnych w zakresie zaspokajania potrzeb ludności (handel) i obsługi biznesu (pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości i firm). Miasta te przyciągają w większym stopniu kapitał zagraniczny – świadczy o tym liczba spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego (Bydgoszcz 501, Toruń 377).

Atrakcyjność inwestycyjną BTOM-u zwiększają takie czynniki jak: korzystne położenie, dobra dostępność komunikacyjna i rozwinięta infrastruktura techniczna. Analizy prowadzone przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową wykazują, że podregion bydgosko-toruński zajmuje wysokie, 5. miejsce w Polsce pod względem atrakcyjności inwestycyjnej za podregionem katowickim, rybnickim, łódzkim i poznańskim. Wyrazem tego jest utworzenie w Łysomicach pod Toruniem Pomorskiej Strefy Ekonomicznej z udziałem kapitału japońskiego (produkcja telewizorów japońskich firmy Orion i Sharp).

BTOM wyróżnia się także na tle województwa kujawsko-pomorskiego pod względem warunków życia ludności (Gierańczyk 2009), dzięki rozbudowanej infrastrukturze technicznej, dobrym warunkom mieszkaniowym, jakości środowiska, dobrej dostępności do usług, warunkom opieki zdrowotnej. Na szczególne podkreślenie zasługuje relatywnie dobra dostępność do usług medycznych (duża koncentracja lekarzy w głównych ośrodkach), poprawiające się warunki mieszkaniowe dzięki dobrej sytuacji w budownictwie, znaczna powierzchnia lasów, dobre wyposażenie w urządzenia infrastruktury technicznej i społecznej. Poprawa jakości środowiska przyrodniczego jest wynikiem likwidacji zakładów przemysłowych, uciążliwych dla środowiska lub wyparcia ich z obszaru metropolitalnego przez wielkie kompleksy handlowe.

Ważnym składnikiem potencjału rozwojowego BTOM jest atrakcyjność turystyczno-kulturalna głównych miast tego obszaru. 780-letni Toruń jest ważnym ośrodkiem turystycznym z uwagi na cenne walory związane z jego historią i zabytkami. Toruńska Starówka (układ urbanistyczno-architektoniczny o genezie średniowiecznej) została w 1997 wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. Występują tutaj cenne gotyckie, renesansowe i barokowe budowle (między innymi Ratusz, Katedra św. Janów, Kościół Wniebowstąpienia NMP, kamienice mieszczańskie, spichrze - domy, fragmenty średniowiecznej fortyfikacji z trzema zachowanymi bramami miejskimi, ruiny zamku krzyżackiego, Krzywa Wieża). Wśród licznych atrakcji turystycznych Bydgoszczy wymienić należy unikatową bydgoską Wenecję wraz z Wyspą Młyńską, Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku, spichrze nad Brdą, Katedrę św. Mikołaja i Marka, monumentalną Bazylikę Mniejszą św. Wincentego a Paulo.

Oba miasta są także ważnymi w skali kraju i regionu ośrodkami kulturalnymi (teatry, opera, filharmonia, muzea, galerie sztuki). Corocznie organizowane są tutaj imprezy kulturalne o zasięgu międzynarodowym i krajowym (między innymi w Bydgoszczy Międzynarodowy Dzień Muzyki, Bydgoski Festiwal Operowy, a w Toruniu Międzynarodowy Festiwal Kultury i Sztuki Krajów Nadbałtyckim „Probaltica”, Międzynarodowy Festiwal Teatralny „Kontakt”, Międzynarodowy Ekumeniczny Festiwal Muzyki Chrześcijańskiej „Song of Songs”), konkursy (Międzynarodowy Konkurs Młodych Pianistów „Artur Rubinstein in memoriam” w Bydgoszczy), spotkania i przeglądy (Akademickie Spotkania Teatralne „Klamra” w Toruniu, Bydgoszcz Jazz Festiwal, Bydgoski Festiwal Bluesowy).

Rola BTOM-u w województwie kujawsko-pomorskim

Analiza potencjału rozwojowego BTOM-u pozwala wyodrębnić podstawowe czynniki rozwoju tego obszaru wyznaczające jego rolę w regionie i kraju. Należą do nich:

- istniejący i zróżnicowany potencjał obszaru metropolitalnego w sferze społecznej (potencjał ludnościowy, kapitał ludzki, klimat społeczny) i gospodarczej (koncentracja funkcji wyższego rzędu);
- bipolarność obszaru, ułatwiająca stymulujące oddziaływanie dwóch głównych ośrodków na siebie i otaczające obszary;
- korzystne położenie centralne i tranzytowe, które w warunkach dobrej dostępności komunikacyjnej warunkuje „otwartość” obszaru na innowacje, zasoby czynników produkcji (pracy, kapitału, surowców) i rynki zbytu;
- posiadanie przez główne ośrodki stałych podstaw rozwoju.

Wymienione czynniki pozwalają określić funkcje strategiczne BTOM w regionie kujawsko-pomorskim. Obszar ten powinien stać się:

- regionalnym biegunem rozwoju generującym impulsy rozwojowe na otaczające tereny;
- ogniwem transmisji innowacji poprzez absorpcje innowacji zewnętrznych, a następnie generowanie ich wpływu na otaczające obszary;
- elementem wzmacniającym konkurencyjność regionu kujawsko-pomorskiego poprzez dyskutowanie efektów synergii wynikających ze skoordynowanego rozwoju obszaru metropolitalnego.

Realizacja tych zamierzeń uzależniona jest od spełnienia różnych warunków o charakterze:

- makroekonomicznym (poprawa stanu gospodarki obszaru metropolitalnego, poziom i dynamiki rozwoju głównych ośrodków miejskich, poprawa walorów lokalizacyjnych);
- przestrzenno-organizacyjnych (racjonalizacja organizacji przestrzennej gospodarki, integracja społeczności lokalnych, stworzenie organu o kompetencjach wykonawczych);
- behawioralnych (określenie czynników i barier mentalnych);
- technicznych (rozbudowa infrastruktury).

Należy podkreślić, że warunki te powinny być spełnione jednocześnie, ponieważ tworzenie zintegrowanego obszaru metropolitalnego nie jest jednorazowym aktem, ale długotrwałym procesem społeczno-gospodarczym, który powinien być popierany i kształtowany przez władze regionalne i lokalne.

Poprawa warunków makroekonomicznych powinna obejmować następując działania:

- przeciwdziałanie upadkowi istniejących firm lub ich przenoszeniu poza obszar metropolitalny, czyli przeciwdziałanie osłabianiu bazy ekonomicznej i redukcji miejsc pracy;
- rozbudowę bazy ekonomicznej polegającą na jej dywersyfikacji, wprowadzeniu nowych funkcji wyższego rzędu i zwiększeniu ich zasięgu;
- kreowanie kapitału ludzkiego poprzez rozbudowę sieci szkół wyższych (filie i punkty konsultacyjne) na obszarze metropolitalnym opartą na istniejącym potencjale intelektualnym i edukacyjnym;
- rozbudowę rynku lokalnego i wewnątrzmetropolitalnej kooperacji między przedsiębiorstwami.

Istotną sprawą jest stworzenie organu metropolitalnego o dużych kompetencjach wykonawczych, który zyska akceptację i poparcie lokalnych samorządów, przedsiębiorców, grup obywatelskich. Ważnym zadaniem takiego organu byłaby promocja i wzrost aktywności układu metropolitalnego poprzez inicjowanie różnych wydarzeń o ponadlokalnym znaczeniu (targi, wystawy, konferencje naukowe, koncerty, zawody sportowe).

W tym procesie ważną rolę odgrywa zagospodarowanie infrastrukturalne, które decyduje o atrakcyjności lokalizacyjnej obszaru metropolitalnego i jego konkurencyjności, a także ułatwia integrację wewnętrzną i powiązania między ośrodkami regionalnymi (Bydgoszcz, Toruń) i lokalnymi (Solec Kujaw-

ski, Koronowo, Chełmża). Niezbędne jest zwłaszcza utworzenie wiązki urządzeń komunikacyjnych opinających rdzenie układu binarnego, który powinny tworzyć następujące elementy:

- autostrada A1 funkcjonująca nie tylko ze względu na tranzyt, ale poprzez węzły rozjazdowe stymulująca rozwój strefy otaczającej oba rdzenie obszaru metropolitalnego;
- droga szybkiego ruchu pełniąca funkcje tranzytowe (relacji Warszawa-Szczecin) i wewnątrzregionalne;
- infrastruktura informatyczna sprzęgająca oba rdzenie i ośrodki otaczające z jednoczesnym dostępem do systemu telekomunikacji krajowej i światowej;
- wspólne dla całego obszaru lotnisko o standardzie międzynarodowym;
- udoskonalona lokalna regionalna sieć transportowa wykorzystująca istniejące drogi;
- szybka kolej miejska (BiT City) z dwuwariantowym systemem połączeń – ekspresowym i normalnym (z postojem pociągu we wszystkich miastach strefy metropolitalnej).

Dzięki zintegrowanej infrastrukturze BTOM obejmujący dwa duże miasta i ich strefy otaczające stanie się „mega produktem” oferowanym inwestorom jako miejsce lokalizacji nowych i rozwijania istniejących już działalności. W rezultacie:

- wzrośnie jego konkurencyjność dzięki integracji, wzroście dostępności i innowacyjności;
- wzrośnie wartość istniejących zasobów i czynników produkcji;
- powstanie nowy pod względem jakości i rozmiarów rynek zbytu, edukacji i kultury.

Zakończenie

Bydgosko-Toruński obszar metropolitalny ma dobre perspektywy rozwoju. Jest terenem o dużej aktywności gospodarczej i społecznej wyposażonym w czynniki i zasoby sprzyjające rozwojowi nowoczesnej gospodarki, edukacji i kultury. Strefa ta jest dogodnym terenem do lokalizacji działalności prorozwojowych i innowacyjnych, szczególnie w zakresie funkcji ponadregionalnych, w tym szkolnictwa wyższego, kultury i obsługi biznesu.

Literatura

- Bańkowska B., 1974, *Próba wyodrębnienia konurbacji bydgosko-toruńskiej* [w:] *Rozwój wielkich aglomeracji w Polsce. I. konurbacja bydgosko-toruńska*, IPP Politechniki Warszawskiej, PWN, Warszawa;
- Chojnicki Z., Czyż T., 2006, *Aspekty regionalne gospodarki opartej na wiedzy w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań;
- Czyż T., 2009, *Koncepcja aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego w polskiej geografii miast* [w:] W. Maik (red.) *Agglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 15-30;
- Falkowski J., 2009, *Gospodarka przestrzenna obszarów metropolitalnych Polski (potencjał rozwojowy – relacje centrum – kontinuum)* [w:] W. Maik (red.) *Agglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 85-127;
- Gierańczyk W., 2009, *Warunki życia ludności bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego* [w:] W. Maik (red.) *Agglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 231-246;
- Gontarski Z., 1980., *Obszary metropolitalne w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, z. 109, Warszawa;
- Korcelli P., 2011, *Rola geografii w badaniu i konstruowaniu planów przestrzennego zagospodarowania kraju* [w:] A. Kostrzewski, W. Maik, R. Brudnicki, (red) *Geografia wobec problemów współczesności. Funkcje poznawcze i praktyczne geografii*, Wydawnictwo Uczelniane, Bydgoszcz, s. 69-78;
- Leszczycki S., Eberhardt P., Herman S., 1971, *Agglomeracje miejsko-przemysłowe w Polsce 1966 – 2000*, Biuletyn KPZK z. 67, Warszawa;
- Łoboda J., 2009, *Potencjał Wrocławia i perspektywy jego rozwoju* [w:] W. Maik (red.) *Agglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 285-298;
- Maik W., 2005, *Procesy urbanizacji w dobie globalizacji i społeczeństwa informacyjnego* [w:] I. Jażdżewska (red), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 25-36;

Maik W., 2010, *Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny jako czynnik rozwoju i integracji województwa kujawsko-pomorskiego* [w:] S. Ciok, P. Migoń (red), *Przekształcenie struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 65-73;

Planowanie aglomeracji miejskich w Polsce – materiały metodyczne, 1975, Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa;

Sokołowski D., 2009., *Agglomeracja bydgosko-toruńska w strukturze osadniczej kraju i regionu* [w:] W. Maik (red.) *Agglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 203-230;

Statystyczne Vademecum Samorządowca, 2012, Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, Bydgoszcz.

Bydgosko-Toruński Metropolitan Area. Concept, development potential and the role in the regional structure of the state and Kujawsko-Pomorskie Voivodeship

Abstract

The research paper consists of three parts. The first part presents the concept of metropolis and metropolitan area. The second part is dedicated to the verification of the hypothesis which assumes that Bydgosko-Toruński Metropolitan Area developed in Kujawsko-Pomorskie Voivodeship. The third part presents the role of the area in the national and regional system.

Key words: metropolitan area, metropolis, metropolitan functions, social and economic potential

**Benicjusz Głębocki,
Arkadiusz Ruta**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Przestrzenie turystyczne Bydgoszczy

Zarys treści: Artykuł przedstawia teoretyczny rozwój poglądów dotyczących przestrzeni turystycznej, jej definicji i klasyfikacji w literaturze polskiej. Na podstawie przeprowadzonej pracy w terenie wytyczono i scharakteryzowano przestrzenie turystyczne w Bydgoszczy. Analiza pozwoliła również na ocenę zarówno mocnych, jak i słabych stron miasta jako ośrodka turystycznego.

Słowa kluczowe: przestrzeń turystyczna, definicje i klasyfikacje, przestrzenie turystyczne Bydgoszczy.

Turystyka jako zjawisko społeczno-kulturowe przejawia się w wielu aspektach. Jej nieodłączną cechą jest przemieszczanie się ludzi z miejsca stałego zamieszkania do miejsca docelowego, czyli do określonego obszaru, na którym odwiedzający pragnie zaspokoić swoje potrzeby turystyczne. Miejsce to można utożsamiać z określoną powierzchnią, na której istniejące środowisko przyrodnicze, obiekty kultury materialnej oraz elementy infrastruktury służą realizacji celu podróży turystycznej. Wzmoczona aktywność turystów na określonym obszarze jest jednym z głównych kryteriów dających podstawę do delimitacji odrębnej jednostki geograficznej, jaką jest przestrzeń turystyczna. Badaniami objęto obszar administracyjny Bydgoszczy w latach 2010-2011.

Próby zdefiniowania przestrzeni

W podejmowanych wielokrotnie przez różnych autorów próbach precyzyjnego i kompleksowego zdefiniowania przestrzeni turystycznej, największą trudność sprawiał dobór zadawalających kryteriów pozwalających na jej identyfikację

oraz wyznaczenie jej granic. Najczęściej, jako kryterium identyfikacji przestrzeni turystycznej przyjmowano:

- istnienie na danym terenie atrakcji turystycznych (liczba, jakość i rodzaj atrakcji) oraz ich dostępność,
- wyposażenie w infrastrukturę turystyczną i paraturystyczną danego obszaru,
- występowanie ruchu turystycznego (jego natężenie) na określonym terytorium,
- potencjał turystyczny,
- dominację funkcji turystycznej na danym obszarze.

Na tej podstawie podejmowano próby tworzenia definicji przestrzeni turystycznej. Problemy w zdefiniowaniu tego pojęcia, wynikają ze złożonego charakteru turystyki. Jak zauważa B. Włodarczyk (2007, s. 146) sprawiły one, że zwłaszcza badacze zagraniczni ... „posługując się pojęciem przestrzeni turystycznej w większości przypadków nie podejmują prób jej zdefiniowania.” Traktują przestrzeń turystyczną jako pojęcie rozumiane intuicyjnie, dające jednocześnie możliwość subiektywnego jej pojmowania i nie ograniczające wieloaspektowości turystyki.

Wśród nich byli jednak tacy, którzy podjęli bardziej lub mniej precyzyjne próby zdefiniowania przestrzeni turystycznej. Według B. Włodarczyka (2007) spośród geografów niemieckich próbujących zdefiniować przestrzeń turystyczną, jedną z ciekawszych proponuje M. Oppermann. Proponuje on podejście funkcjonalno-ekonomiczne. Podzielił przestrzeń turystyczną na dwie części – ... „formalną - obejmującą wszystkie zinstytucjonalizowane elementy zagospodarowania turystycznego oraz przejawy działań na rzecz turystyki, nieformalną - obejmującą wszelkie działania i formy zagospodarowania nie mające charakteru instytucjonalnego.” (za B. Włodarczykiem 2007, s. 146-147).

Zdanie B. Włodarczyka (2007, s.147) istotnym problemem w badaniach nad przestrzenią turystyczną, który podjął J. M. Dewailly (1996) jest ... „wpływ presji turystycznej na autentyczność przestrzeni turystycznej.” Zjawisko to ma już charakter globalny, gdyż obejmuje coraz większą liczbę regionów i ośrodków turystycznych.

Rosnąca liczba turystów, wywiera coraz większą presję na obszary i lokalną społeczność. Objawia się to m.in. zmianami w infrastrukturze miejsca docelowego, często niszczącymi naturalne walory krajobrazowe (np. wielopiętrowe hotele sąsiadujące bezpośrednio z plażami w kurortach nadmorskich, czy wielopoziomowe parkingi zlokalizowane w miejscach widokowych wysoko

w górach) oraz przeobrażeniami kulturowymi społeczności lokalnych (np. zmiany stylu życia, prezentowanie lokalnego folkloru i obrzędów religijnych w terminach niezgodnych z tradycją społeczności i w sztucznym otoczeniu, wykorzystywanie przedmiotów z innych kręgów cywilizacyjnych w życiu codziennym).

W wyniku prowadzonych badań powstało wiele koncepcji przestrzeni turystycznych. Poszczególne badacze zwracając uwagę na charakterystyczne cechy przestrzeni turystycznych, jednocześnie podkreślają rolę różnych czynników wpływających na ich kreowanie. Spośród nich szczególną rolę odgrywają środki transportu, umożliwiające dotarcie podróżnych do miejsca docelowego, co sprawia, że dostępność komunikacyjna jest istotnym czynnikiem stymulującym natężenie i kierunek ruchu turystycznego.

Warto zwrócić uwagę na jedną z pierwszych definicji przestrzeni turystycznej w literaturze polskiej zaproponowaną przez J. Warszzyńską i A. Jackowskiego (1978, s. 31), którzy określają ją jako – ...”część przestrzeni geograficznej i społeczno-ekonomicznej, w której zachodzą zjawiska turystyczne...”. W definicji tej wyróżnili dwa rodzaje przestrzeni, co przy wielorakiej złożoności turystyki, nie jest w pełni uzasadnione. Wynika to z faktu, że wyróżnione przez tych autorów dwa rodzaje przestrzeni często występują jednocześnie, wzajemnie się przenikając. Z tego zapewne względu w kolejnej publikacji J. Warszzyńska (1986, s. 60) zmodyfikowała wcześniejszą definicję przestrzeni turystycznej, uznając ją ...„jako przestrzeń geograficzną (fizycznogeograficzną i społeczno-ekonomiczną), w której zachodzą zjawiska turystyczne”... Jednak definicja tego pojęcia nadal była zbyt ogólnikowa i nie oddała w pełni jego znaczenia.

Według J. Stachowskiego (1993) próbę kompleksowego ujęcia przestrzeni turystycznej podjął W. C. Husbands (1983), który definiuje ją jako...„system obejmujący podsystem miejsc zamieszkania turystów, podsystem miejsc przyjmujących turystów oraz podsystem powiązań obu poprzednio wymienionych podsystemów, spajający cały system”... (za J. Stachowskim 1993). W przytoczonej definicji istotne jest podkreślanie znaczenia bazy noclegowej, jako kryterium wyznaczania przestrzeni turystycznej i czynnika tworzącego tę przestrzeń.

Kolejną definicję przestrzeni turystycznej proponuje M. Stalski (1984, s. 140-141). Stwierdził on, że przestrzeń ta – ...”składa się z obszarów, w obrębie których świadczone są usługi rekreacyjne...”. Na tych obszarach ...„może być realizowany jeden lub kilka programów rekreacyjnych zainicjowanych przez turystów...”. M. Stalski stwierdza, że ...„to turyści są rzeczywistymi decydentami co do oznaczania obszarów zaspokajających ich potrzeby, gusty i snobizmy rekreacyjne”... Definicja ta skupia się na jednym z motywów wyjazdów turystycznych, jakim jest rekreacja oraz na istnieniu na danym terytorium środków

do realizacji tego celu. Podkreśla również znaczenie decyzji podejmowanych przez podróżnych odnośnie miejsca docelowego, jako wyznacznika przestrzeni turystycznej.

Turysta decydujący się odwiedzić daną miejscowość, sprawia iż staje się ona przestrzenią turystyczną. Ponadto widoczne jest tu równoznaczne traktowanie pojęć – rekreacja i turystyka, które zgodnie z dzisiejszą wiedzą nie są synonimami.

Podobnie jednoznacznie zostały potraktowane te pojęcia w definicji odnoszącej się do wiejskiej przestrzeni rekreacyjnej zaproponowanej przez M. Drzewieckiego (1992, s. 74). Według niego ...„Wiejska przestrzeń rekreacyjna jest częścią (podprzestrzenią) przestrzeni rekreacyjnej kraju”... i dalej dodaje ...„gdzie nie ma czynników szkodliwych dla zdrowia, występują natomiast cechy umożliwiające wypoczynek i sprzyjające mu. Mogą się tam odbywać procesy regeneracji psychicznej i fizycznej sił człowieka, wymagające dla swego urzeczywistnienia środowiska terenów otwartych...”. W definicji tej autor główny nacisk położył na cechy sprzyjające biernym formom turystyki. Ponadto S. Liszewski (1995, s. 97) zwrócił uwagę na brak w tej definicji wzajemnej asymilacji pomiędzy turystyką a przestrzenią wiejską.

Natomiast według S. Liszewskiego (1995, s. 94) „przestrzeń turystyczna jest funkcjonalnie wyróżniającą się podprzestrzenią przestrzeni geograficznej rozumianej w sensie *largo*, to znaczy jako przestrzeń, na którą składają się elementy przyrodnicze (środowisko naturalne), trwałe efekty działalności ludzkiej w tym środowisku (środowisko gospodarcze), a także środowisko człowieka w rozumieniu społecznym”. Według B. Włodarczyka (1999) definicja ta najtrafniej i najbardziej wyczerpująco wypełnia zakres pojęcia tego wyrażenia. Takie ujęcie przestrzeni turystycznej uwzględnia bowiem charakterystyczne jej elementy, zarówno przyrodnicze jak i antropogeniczne, a także zjawiska społeczne w niej zachodzące pod wpływem turystyki. Jest to ujęcie funkcjonalne uwzględniające dominujący sposób użytkowania przestrzeni. Taka konstrukcja definicji przestrzeni turystycznej pozwala na badanie jej z różnych punktów widzenia.

Kolejną próbę określenia przestrzeni turystycznej podjął B. Włodarczyk (2007, s. 149). Stwierdził on, że: ...„przestrzeń turystyczna jest tą częścią przestrzeni geograficznej, w której występuje zjawisko ruchu turystycznego”. Ruch ten jest jego zdaniem... „warunkiem koniecznym i wystarczającym do zaklasyfikowania części przestrzeni geograficznej jako przestrzeni turystycznej...”. Ponadto autor ten uważa, że niezbędnym czynnikiem delimitacji tej przestrzeni jest zagospodarowanie turystyczne, które jego zdaniem pozwala określić typ przestrzeni turystycznej (Włodarczyk 2007, s. 149). W swej definicji B. Włodarczyk słusznie zwraca uwagę na nieodłączność występowania

zjawiska ruchu turystycznego w powiązaniu z infrastrukturą, umożliwiającą pobyt i korzystanie z atrakcji turystycznych. W wielu przypadkach natężenie ruchu turystycznego zależy od infrastruktury oraz jest przez nią stymulowane, gdyż jej stopień rozwoju (rodzaj, mnogość i jakość elementów składowych) często przesądza o wyborze danego miejsca jako celu podróży turystycznej (np. Disneyland, czy parki tematyczne np. JuraPark w Solcu Kujawskim). Według Włodarczyka słuszny jest też pogląd, że turysta poprzez swoją obecność (aktywność) w danym miejscu tworzy własną (indywidualną) i specyficzną dla siebie przestrzeń turystyczną. B. Włodarczyk definiując przestrzeń turystyczną zastosował podejście funkcjonalne, które nadało jej charakter kompleksowy.

Należy zauważyć, że na kształt tej przestrzeni mają także wpływ decyzje podejmowane przez turystę, dotyczące wyboru obiektów przez niego odwiedzanych oraz sposoby i kierunki przemieszczania się pomiędzy nimi. W związku z tym taką „indywidualną” przestrzeń turystyczną staje się nie tylko sam obiekt (np. zabytek, muzeum, obiekt sportowy, kulturalny itp.) wraz z infrastrukturą otoczenia (miejsca świadczenia usług towarzyszących), ale także szlaki komunikacyjne i miejscowe środki transportu zbiorowego, które wykorzysta turysta w celu dotarcia na miejsce.

Pojmowanie przestrzeni turystycznej

W zaprezentowanych definicjach, przestrzeń turystyczna jest rozumiana na wiele sposobów. Próbę ich usystematyzowania podjął J. Stachowski (1993). Według niego przestrzeń turystyczna powinna być traktowana jako:

- pochodna realnej przestrzeni geograficznej,
- przestrzeń abstrakcyjna,
- przestrzeń mentalna.

Inaczej systematyzuje rozumienie przestrzeni turystycznej S. Liszewski (2005, s. 54), który również wyróżnił trzy jej rodzaje. Są one rozumiane jako przestrzeń:

- realna (formalna) – utożsamiana z zagospodarowaniem turystycznym, a więc bazą hotelową, gastronomiczną i towarzyszącą, wykorzystywaną w celach wypoczynku i przemieszczania się ludzi,
- funkcjonalna - będąca wyrazem różnorodnej aktywności turystycznej człowieka, mającej wpływ na zmiany przestrzeni turystycznej,
- percepcyjna – charakteryzująca się indywidualnym postrzeganiem przez turystę ludzkiej działalności oraz stworzonych przez człowieka obiektów, a także krajobrazów naturalnych.

Rozwijając swe badania, związane z przestrzenią turystyczną S. Liszewski (2006, s. 10, 13,16) zaproponował bardziej szczegółową typologię i wyróżnił:

1. przestrzenie wyobrażeń turystycznych, do których zaliczył:
 - przestrzeń duchową turystyki (o charakterze sacrum religijnego),
 - przestrzeń wirtualną turystyki,
 - przestrzeń percepcyjną turystyki,
2. przestrzenie o ograniczonej dostępności. W tej grupie wyróżnił przestrzenie turystyczne, których dostępność jest ograniczona przyczynami:
 - przyrodniczymi,
 - politycznymi,
 - ekonomicznymi,
 - i czynnikami kulturowo-społecznymi,
3. realne przestrzenie turystyki, w których następuje realizacja zjawiska turystyki.

Zaprezentowane przez Liszewskiego sposoby postrzegania przestrzeni turystycznej uwzględniają zarówno odczucia subiektywne turysty (przestrzenie wyobrażeń turystycznych), jak i aspekty obiektywne (realne przestrzenie turystyki). Wydzielenie typu przestrzeni turystycznych o ograniczonej dostępności może być dla czytelnika zaskakujące, ale zostało uzasadnione (Liszewski 2006).

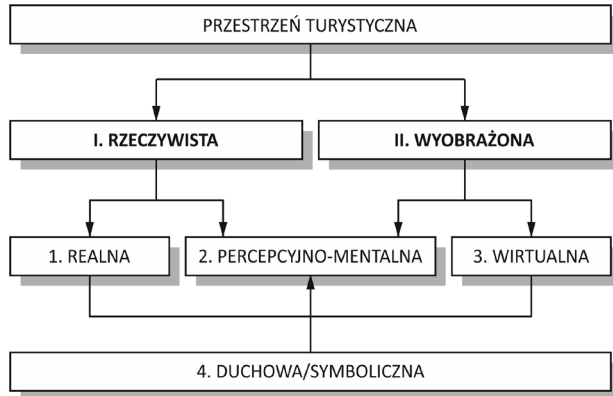
Zdaniem B. Włodarczyka (2007, s.151) w literaturze wyróżnia się zazwyczaj dwa główne rodzaje przestrzeni turystycznej:

1. ...”przestrzeń turystyczną obszaru (ujęcie obiektywne), będącą zbiorem miejsc (obszarów) i procesów w nich zachodzących, w których obserwuje się różnorodne aktywności turystyczne;
2. przestrzeń turystyczną człowieka - indywidualną przestrzeń turystyczną (ujęcie subiektywne), będącą sumą miejsc/obszarów odwieczanych przez konkretnego turystę (lub grupę turystów).”...

Na podstawie przeprowadzonych badań i studia literaturowe B. Włodarczyk (2007, s.151-152) określił podstawowe płaszczyzny pojmowania (rodzaje) przestrzeni turystycznej (ryc. 1.). Obok przestrzeni realnej i wirtualnej wyróżnił jeszcze przestrzeń percepcyjno-mentalną, a więc... „uświadomioną, doświadczoną, zapamiętaną i przyswojoną...”. Jej cechą charakterystyczną jest istnienie w świadomości turysty określonych wyobrażeń wynikających z jego doświadczeń. Przestrzeń ta jest sumą subiektywnych przeżyć turysty, który ocenia tę

przestrzeń. Kryteriami tej oceny są oczekiwania i wyobrażenia turysty w odniesieniu do rzeczywistych jego doznań, uwarunkowane indywidualnymi cechami osobowości. Zdaniem B. Włodarczyka (2007, s. 152) turysta oceniając doznania, hierarchizuje je... „pod względem znaczenia (przestrzeń ważna - mniej ważna - nieważna) i wartości (przydatna - mniej przydatna - nieprzydatna)...”.

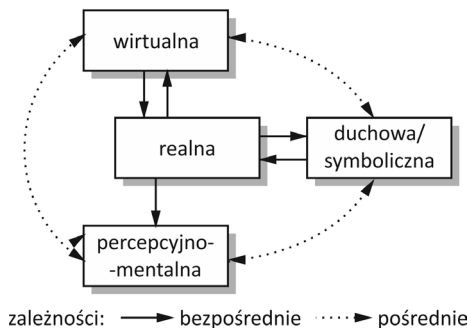
Ryc. 1. Płaszczyzny kognitywne i poziomy pojmowania (wymiary) przestrzeni turystycznej



Źródło: Włodarczyk B. 2007, s. 151.

Kolejnym rodzajem jest przestrzeń wirtualna turystyki. Ten rodzaj przestrzeni jest pojmowany w aspekcie teoretycznym. Przestrzeń ta powstaje w wyniku wyobrażeń turysty po zapoznaniu się z materiałami informacyjnymi i opiniami osób o miejscu, do którego planował podróż. Pomiędzy wymienionymi rodzajami przestrzeni zachodzą relacje pośrednie i bezpośrednie, pokazujące zależności pomiędzy typami przestrzeni turystycznych. Układ tych zależności przedstawił B. Włodarczyk (2007) na modelu (ryc. 2).

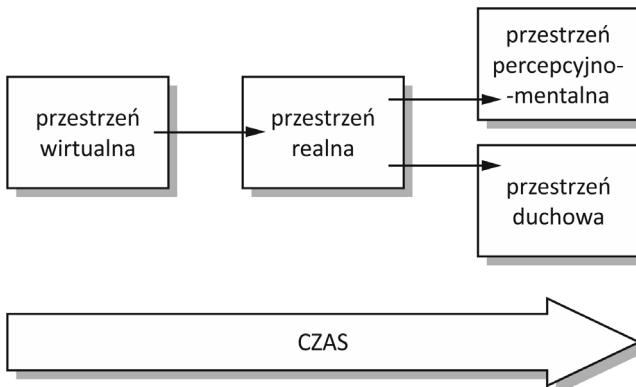
Ryc. 2. Relacje między różnymi wymiarami przestrzeni turystycznej



Źródło: Włodarczyk B. 2007, s. 153.

Relacje bezpośrednie, łączą przestrzeń wirtualną (wyobrażenia turysty o miejscu docelowym) z przestrzenią realną (istniejącą w rzeczywistości), a następnie z przestrzenią percepcyjno-mentalną. Koniecznym założeniem występowania takich relacji jest według B. Włodarczyka przyjęcie tezy, że turysta mając pewne wyobrażenie o miejscu docelowym, nie odkrywa nowej przestrzeni lecz weryfikuje owo wyobrażenie podczas realizacji podróży turystycznej. W wyniku tej konfrontacji w umyśle turysty powstaje przestrzeń percepcyjno-mentalna będąca skutkiem uzyskanych doświadczeń opartych na możliwościach poznawczych zmysłów. Przyjmując takie założenia można stwierdzić, że kształtowanie indywidualnej przestrzeni turystycznej przebiega w wyniku czasowego następstwa po sobie rodzajów przestrzeni. Kolejność tych następstw oraz stopień ich realności według koncepcji B. Włodarczyka (2007) ilustrują ryciny 3 i 4.

Ryc. 3. Możliwe teoretyczne kontinuum czasowe rozwoju różnych wymiarów przestrzeni turystycznej w ujęciu subiektywnym.



Źródło: Włodarczyk B. 2007, s. 15

Ryc. 4. Kontinuum „materialności” różnych wymiarów przestrzeni turystycznej.



Źródło: Włodarczyk B., 2007, s. 154.

Podstawą dla wszelkich rozważań dotyczących znaczenia (rozumienia) i relacji pomiędzy przestrzenią wirtualną, percepcyjno-mentalną i duchową turystyki, jest przestrzeń realna (rzeczywista). Przestrzeń rzeczywista jest weryfikatorem wyobrażeń turysty (przestrzeni wirtualnej), będących efektem uzyskanych informacji na temat miejsca docelowego podróży. Kształtuje też przestrzeń percepcyjno-mentalną i duchową, jakie pozostają w pamięci podróżnego (turysty), po powrocie do miejsca zamieszkania, tak więc są one jej pochodnymi. Ponadto przestrzeń realna przez swoją namacalność i materialność, umożliwia najpełniejsze i obiektywne jej zbadanie. Taka specyfika przestrzeni rzeczywistej umożliwia wyłonienie i opis poszczególnych jej elementów oraz cech w ujęciu obszarowym i indywidualnym (subiektywnym) dla każdego turysty (indywidualna przestrzeń turystyczna).

Cechy i charakter przestrzeni turystycznej

Zaprezentowane rozważania dotyczące przestrzeni turystycznej wskazują, że jest to niezwykle szerokie pojęcie o złożonych zależnościach pomiędzy jego elementami. Wieloaspektowość tego rodzaju przestrzeni skłania do podjęcia próby określenia jej cech charakterystycznych, dzięki czemu zrozumienie tego zagadnienia stanie się pełniejsze. Cechy przestrzeni turystycznej scharakteryzował B. Włodarczyk (2007, 155-157). Według niego przestrzeń turystyczna ma:

1. Charakter względny - nie może istnieć bez podmiotu, którym jest człowiek." Na tej podstawie wyróżnił typy przestrzeni związanej z aktywnością turystyczną człowieka:
 - ekumenę turystyczną – jest to przestrzeń wykorzystywana w celach turystycznych przez cały rok,
 - subekumenę turystyczną – która stanowi część przestrzeni turystycznej, wykorzystywanej przez turystykę sezonowo lub sporadycznie,
 - anekumenę turystyczną – przestrzeń, która nie jest wykorzystywana turystycznie (brak ruchu turystycznego).
2. Charakter globalny, gdyż niemal wszystkie obszary, środowiska i miejsca są potencjalnie dostępne dla turystów. Potwierdzeniem tego jest rozpowszechnianie się turystyki specjalistycznej (kwalifikowanej) i ekstremalnej docierającej do najbardziej niesprzyjających człowiekowi środowisk,

3. Pomimo charakteru globalnego, przestrzeń turystyczna jest ograniczona. Wynika to z obecnego poziomu technologii, uniemożliwiającego swobodną penetrację turystyczną w ekstremalnych warunkach środowiska (kosmos, głębiny oceaniczne). Na inne rodzaje czynników ograniczających przestrzeń turystyczną zwraca jeszcze uwagę S. Liszewski (2006).
4. Charakter dynamiczny, wynikający ze zmieniających się preferencji turystów, wpływającej na natężenie i kierunki ruchu turystycznego, co powoduje zamieranie i powstawanie nowych przestrzeni turystycznych (Liszewski 2006, s. 17). Wynikająca z tego zmienność przestrzeni turystycznej w czasie skłania do stwierdzenia, że istnieją cykle rozwojowe tej przestrzeni (Włodarczyk 2006). Wielu badaczy zwraca też uwagę, że nadmierny rozwój przestrzeni turystycznych (zwłaszcza dotyczy to infrastruktury) wpływa na zmianę charakteru niektórych form turystyki z elitarnej na masową, co powoduje, że stają się one coraz bardziej sztuczne (Włodarczyk B. 2007, s. 156).
5. Rozwój przestrzeni turystycznych uzależniony jest od „ekonomicznych cykli koniunkturalnych”. Przestrzeń podlegająca tym cyklom ekonomicznym jest użytkowana przez turystów sezonowo, co potwierdzają badania dotyczące natężenia ruchu turystycznego (Włodarczyk 2007, s. 156).
6. Rosnąca liczba turystów, ich ekspansja na nowe tereny zagospodarowywane turystycznie sprawiają, że przestrzeń turystyczna stale się poszerza. Aktywność turystów dotyczy coraz większych obszarów, co jest wynikiem rozwoju środków transportu wpływającego na wzrost mobilności i dostępności komunikacyjnej.
7. Przestrzeń turystyczna jest zróżnicowana funkcjonalnie. Zróżnicowanie to wynika z natężenia i charakteru procesów w niej zachodzących. Daje to możliwość wyróżniania różnych typów przestrzeni turystycznej. Zwraca na to uwagę B. Włodarczyk (2007, s. 156) podając jako przykład typologię zaproponowaną przez S. Liszewskiego (1995, s. 95), który na podstawie charakteru działalności turystycznej i stopnia kształtowania przez nią przestrzeni turystycznej wyróżnił następujące typy przestrzeni: eksploracji, penetracji, kolonizacji, urbanizacji i asymilacji turystycznej.
8. Przestrzeń turystyczna może powstawać i rozwijać się na dwa sposoby. Pierwszym z nich, to ewolucyjny rozwój określonego obszaru

polegający na przemianach funkcjonalnych, mających na celu zaspokojenie potrzeb turystów. Drugi zaś ma charakter rewolucyjny i polega na powstawaniu nowej przestrzeni turystycznej w krótkim czasie.

Próba delimitacji przestrzeni turystycznych Bydgoszczy

W niniejszym opracowaniu analiza przestrzeni turystycznej była prowadzona w ramach trzech płaszczyzn (rodzajów) wzajemnie ze sobą powiązanych. Pierwszą z nich jest przestrzeń rzeczywista (realna) turystyki, rozumiana zgodnie z definicją B. Włodarczyka (2007) jako część przestrzeni geograficznej, w której występuje ruch turystyczny – będący głównym kryterium delimitacji. Podstawą do wydzielenia przestrzeni turystycznych Bydgoszczy, na których zachodzi to zjawisko są wyniki badań własnych przeprowadzonych wśród turystów, którzy wskazali odwiedzone przez siebie miejsca. Ponadto podjęto próbę zlokalizowania realnych przestrzeni turystycznych w mieście, wykorzystując dodatkowe kryterium delimitacji, jakim jest stan zagospodarowania turystycznego. W ramach tego kryterium wzięto pod uwagę lokalizację:

- obiektów dziedzictwa kulturowego wpisanych do rejestru zabytków,
- dóbr kultury współczesnej (obiekty architektury, założenia urbanistyczne i parkowo-ogrodowe, miejsca i obiekty pamięci narodowej),
- punktów obsługi ruchu turystycznego (gastronomii, bazy noclegowej, bazy towarzyszącej – centrów handlowych, lokali rozrywkowych).

W delimitacji uwzględniono też rodzaje środków transportu, wykorzystywanych przez turystów oraz przebieg linii komunikacyjnych łączących odwiedzane obszary miasta jako „przestrzenie indywidualne”. Jest ona traktowana jako podprzestrzeń rzeczywistej przestrzeni turystycznej.

Wyłonione w ten sposób przestrzenie realne zostały rozpatrzone w wymiarze przestrzeni percepcyjno-mentalnej, której cechą charakterystyczną jest indywidualne jej odbieranie przez turystów. W związku z tym badania polegały na poddaniu przestrzeni turystycznej, subiektywnej ocenie poprzez wskazanie atutów i wad jej elementów. Ponadto umożliwiło to stworzenie hierarchii czynników wpływających na ocenę atrakcyjności turystycznej miasta i dało podstawę do ustalenia wytycznych dla przyszłych działań mających podnieść wartość przestrzeni turystycznej Bydgoszczy.

W niniejszym opracowaniu podjęto rozważania teoretyczne dotyczące sposobu kreowania nowych przestrzeni turystycznych, które odnoszą się do możliwości zaistnienia potencjalnej przestrzeni aktywności turystów. Obejmują prze-

strzenie turystyczne mające szansę powstać na tzw. surowym korzeniu, w wyniku ludzkiej działalności opartej na planowaniu przestrzennym i tworzeniu warunków dla rozwoju turystyki. Są to obszary, które nie spełniają wszystkich przyjętych kryteriów by je zakwalifikować jako przestrzenie rzeczywiste (realne). Posiadają jednak wystarczające zasoby dziedzictwa kulturowego lub walory przyrodnicze do pełnienia funkcji turystycznych, po odpowiednim zagospodarowaniu.

Jednym z celów badań było wykrycie możliwości tworzenia takich przestrzeni na podstawie analizy walorów turystycznych, jakimi dysponuje Bydgoszcz. Wykorzystano również opracowaną hierarchię kryteriów oceny atrakcyjności turystycznej, jako wyznacznik jakości elementów nowych przestrzeni turystycznych. Natomiast w celu ustalenia rodzaju infrastruktury niezbędnej do dowartościowania tych przestrzeni, wzięto pod uwagę preferowane przez turystów formy wypoczynku (bierną, czynną, obie formy), zakwaterowanie, rozrywki oraz wykorzystywaną bazę gastronomiczną i usługową.

Uwzględniono też preferencje turystów dotyczące najchętniej zwiedzanych przez nich miejsc, obiektów architektury i walorów przyrodniczych. Miało to na celu wskazanie głównej lub kilku atrakcji, jako czynnika generującego ruch turystyczny oraz sformułowanie propozycji lokalizacji infrastruktury towarzyszącej, dopełniającej proces powstania nowych przestrzeni turystycznych na terenie Bydgoszczy.

Przestrzenie turystyczne w Bydgoszczy – w świetle badań ankietowych

Motywy i rodzaje przyjazdów

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że motywy przyjazdów do Bydgoszczy są różne. W badanym okresie - od września 2010 roku do marca 2011 roku, większość odwiedzających miasto (49%) zadeklarowało, że głównym celem przyjazdu były odwiedziny rodziny lub znajomych. Nie jest to rzecz niezwykła, gdyż przypadające w tym okresie święta (m.in. Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Nowy Rok) z różnych względów charakteryzują się licznymi spotkaniami rodzinnymi i towarzyskimi. Ponadto spotkaniom rodzinnym i towarzyskim w tym okresie sprzyjały trwające we wrześniu wakacje studentów, karnawał i ferie zimowe.

Drugim spośród najczęściej wymienianych przez ankietowanych powodów przyjazdu do Bydgoszczy są zakupy (19,6%). Przyjazdy te w badanym okresie najczęściej związane były z tradycyjnym wzrostem zapotrzebowania na towary (zakupy) poprzedzającym święta Bożego Narodzenia. Wśród kupujących dużą grupę stanowiła ludność mieszkająca poza Bydgoszczą, która robiąc zakupy, zapoznawała się z lokalnymi atrakcjami. Połączeniu tych celów sprzyjała różnorodność towarów, oferowanych po konkurencyjnych cenach przez duże centra handlowe miasta.

Kolejnym celem przyjazdu turystów jest udział w imprezach kulturalnych lub rozrywkowych. Przyjazdy z tego tytułu deklarowało 7,8% ankietowanych. Tyle samo ankietowanych wskazało na inne powody (np.: przejazd tranzytem przez miasto, podjęcie studiów).

Jednym z motywów przyjazdu do Bydgoszczy był też cel turystyczny, deklarowany zaledwie przez 5,9% ankietowanych. Niski udział tej grupy odwiedzających Bydgoszcz usprawiedliwia fakt, że okres, w którym przeprowadzono badania nie sprzyja podróżom krajoznawczym, ze względu na zmienne i często trudne warunki atmosferyczne.

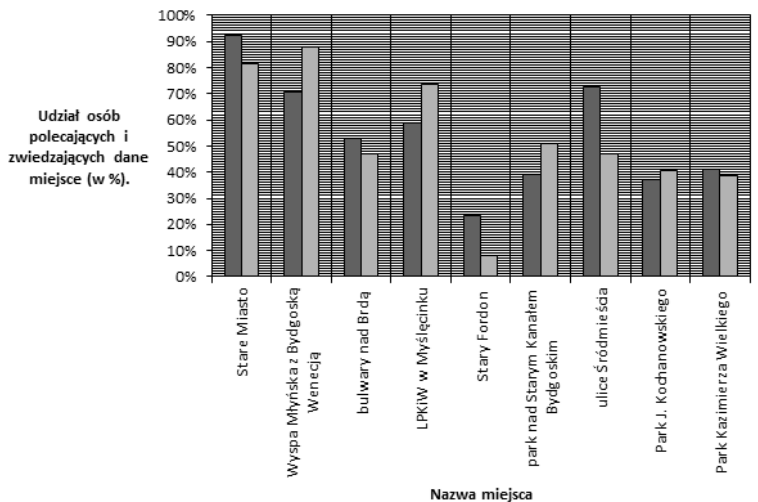
Podobną wartość miało odsetek osób, które podawały, że celem ich przyjazdu była podróż służbowa. Natomiast zaledwie 2% ankietowanych jako główną przyczynę przyjazdu do Bydgoszczy podawało wizytę dla podratowania zdrowia lub udział w wystawach/targach.

Żadna z osób ankietowanych nie podała jako głównego powodu przyjazdu uczestnictwa w kongresie i/lub konferencji, czy pielgrzymce.

Identyfikacja przestrzeni turystycznych w Bydgoszczy

W celu wydelimitowania współcześnie istniejących przestrzeni turystycznych niezbędne było wyznaczenie obszarów Bydgoszczy, na których odbywa się ruch turystyczny. W przeprowadzonych badaniach ankietowych respondenci wskazywali miejsca, w których przebywali podczas zwiedzania miasta (ryc. 5).

Ryc. 5. Porównanie procentowego udziału turystów i mieszkańców Bydgoszczy zwiedzających określone obszary miasta.



Źródło: Wyniki badań ankietowych.

Z badań ankietowych wynika, że najczęściej odwiedzanym miejscem w Bydgoszczy było Stare Miasto – 92,1%. Jego obszar położony jest w granicach dawnego miasta lokacyjnego, rozciągającego się wokół Starego Rynku. Obszar ten rozciąga się od Wełnianego Rynku i Brdy Młynówki na zachodzie po Zbożowy Rynek i ul. Bernardyńską na wschodzie. Jego północną granicę stanowi Brda, a od południa zamyka go Nowy Rynek i ulica Wały Jagiellońskie.

Drugim pod względem liczby odwiedzających Bydgoszcz obszarem jest dzielnica Śródmieście. W tej części miasta swój pobyt zadeklarowało 72,5% ankietowanych przyjezdnych. Najwięcej z nich przebywało na ulicy Dworcowej i Gdańskiej – po 94,6%, na pl. Piastowskim – 89,2%, na ul. J. J. Śniadeckich oraz A. Cieszkowskiego – po 86,5%, a także na al. A. Mickiewicza (83,8%). Atrakcyjność wskazanych ulic spowodowana jest silnie rozwiniętą funkcją handlową. Zlokalizowane na nich sklepy różnych branż tworzą ciągi handlowe, które dla respondentów stanowiły często główny cel przyjazdu. Inne ważne ulice tego fragmentu miasta cieszyły się mniejszym zainteresowaniem. Przykładem mogą być ulice: Marszałka F. Focha (8,1%), Pomorska, Jagiellońska, J. Zamojskiego (po 5,4%) oraz K. Chodkiewicza i Królowej Jadwigi (po 2,7%). Są to zazwyczaj arterie komunikacyjne o słabo rozwiniętych funkcjach handlowych.

Trzecim z najczęściej odwiedzanych miejsc była Wyspa Młyńska położona na zachód od Starego Miasta. Zwiedzało ją 70,6% przyjezdnych. Atrakcyjność tego obszaru jako przestrzeni turystycznej zaczęła kształtować się przed kilku laty w wyniku rewitalizacji zachowanych spichrzy o architekturze szachulcowej i innych budynków. Po ich rewitalizacji budynki te przeznaczają się na cele kulturalne. Otaczające wspomniane budynki tereny zielone zostały nie tylko uporządkowane, ale i w dużym stopniu zrewitalizowane. Proces ten nie został zakończony, ale miejsce to już pełni funkcje turystyczno-rekreacyjne i kulturalne.

Kolejnym licznie odwiedzanym obszarem miasta jest Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku, położony na północ od centrum Bydgoszczy. Pobyt na jego terenie potwierdziło 58,8% ankietowanych.

Ankietowani deklarowali dość częste wykorzystanie (52,9% odpowiedzi) na rekreacyjne spacerowanie bulwarów zlokalizowanych nad Brdą na odcinku od ulicy K. Marcinkowskiego do Królowej Jadwigi na zachodzie, oraz od ulicy Bernardyńskiej do Mostu Pomorskiego na wschodzie.

Na dalszych miejscach wśród najczęściej odwiedzanych przez ankietowanych znalazły się parki miejskie zlokalizowane w centrum miasta. Spośród nich wymienić należy Park Kazimierza Wielkiego (41,2%) położony w południowo-wschodniej części Śródmieścia, Park nad Starym Kanąłem Bydgoskim (39,2%) oraz Park J. Kochanowskiego (37,3%).

Turyści wymienili też inne zwiedzane przez siebie obszary miasta i obiekty (21,6%). Wśród nich wymieniano: Park Ludowy im. W. Witosa, Bazylikę p.w. św. Wincentego a'Paulo, Halę Sportowo-Widowiskową „Łucznicka”, Multi-kino, Opera Nova, Dolina 5 Stawów Bydgoskich oraz centra handlowe, takie jak – Focus Mall przy ulicy Jagiellońskiej, Galeria Pomorska przy ulicy Fabrycznej na Bartodziejach, Centrum Handlowe „Rondo” przy ulicy Kruszwickiej).

W większości wypadków miejsca zwiedzane przez turystów pokrywają się z obszarami miasta, po których bydgoszczanie oprowadzają lub oprowadziliby swoich gości. Podobieństwo to wynika głównie z motywów przyjazdu do Bydgoszczy – odwiedzinami u rodziny lub znajomych. Przedstawia to rycina 5. Obserwowane zaś różnice wynikają z liczby wskazań podawanych przez przyjeżdżających turystów i mieszkańców Bydgoszczy.

Bydgoszczanie jako miejsca, do którego najczęściej kierują swoich gości wskazywali: Wyspę Młyńską (87,8%), Stare Miasto (81,6%), Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślicinku (73,5%) oraz park nad „Starym” Kanałem Bydgoskim (51%). Na dalszych miejscach znalazły się ulice w Śródmieściu (46,9%) wśród których najwięcej głosów uzyskały Plac Piastowski i ulica A. Cieszkowskiego (po 44,9%). Pozostałe ulice - Dworcowa, J. J. Śniadeckich, Gdańska i Aleje A. Mickiewicza podało, jako godne polecenia turystom 42,9% mieszkańców. Podobny do ulic Śródmieścia odsetek wskazań miejsc wartych zobaczenia dotyczył bulwarów nad Brdą.

Na dalszych miejscach w tej klasyfikacji wskazywany, przez 40,8% ankietowanych znajduje się Park J. Kochanowskiego oraz Park Kazimierza Wielkiego (38,8%). Bydgoszczanie za miejsce godne pokazania turystom uważają też Wzgórze J. H. Dąbrowskiego (24,5%). Wchodzi ono w skład tzw. Skarpy Południowej doliny Brdy i położone jest na południowy-zachód od Starego Miasta przy ulicy Filareckiej.

Pozostałe tereny wskazywane przez mieszkańców Bydgoszczy jako godne zwiedzenia były wymieniane niezbyt często, co zapewne wynikało ze znacznej ich odległości od centrum miasta.

Wymienione obszary miasta najczęściej odwiedzane przez turystów i pokazywane im przez mieszkańców wraz z infrastrukturą oraz innymi atrakcjami stanowią rzeczywiste (realne) przestrzenie turystyczne Bydgoszczy. Ich dopełnieniem jest przestrzeń „indywidualna”, czyli każda, w której znajdzie się turysta, a więc również środki i trasy komunikacyjne, szlaki turystyczne wykorzystywane w celu przemieszczania się pomiędzy odwiedzanymi miejscami.

W celu wyznaczenia tej przestrzeni, poproszono turystów o udzielenie odpowiedzi na pytanie – z jakich środków transportu korzystali poruszając się po

mieście. Uzyskane odpowiedzi pozwoliły ponadto na określenie priorytetowych tras komunikacyjnych transportu zbiorowego. Większość osób goszczących w Bydgoszczy w celu przemieszczania się po mieście wykorzystywała kilka środków transportu (54,9%). Natomiast 33,3% turystów korzystało wyłącznie z jednego środka transportu. Był to najczęściej własny samochód (17,6%). Wśród turystów wykorzystujących do przemieszczania się na terenie miasta tylko jednego rodzaju transportu zbiorowego 9,8% podróżowało tramwajem. Jest to związane głównie z dogodnym połączeniem tramwajowym pomiędzy Dworcem Głównym PKS (ulica Jagiellońska), centrum miasta oraz Leśnym Parkiem Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku. Wyłącznie z autobusu Miejskich Zakładów Komunikacyjnych korzystało tylko 3,9% turystów, a zaledwie 1,9% jako jedyny środek transportu wskazywało taksówki.

Ważne są też ciągi piesze łączące najbardziej atrakcyjne turystycznie części miasta, których stan jest istotny dla osób przyjezdnych poruszających się wyłącznie pieszo (11,8%).

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że tylko niewielka część turystów przemieszcza się po Bydgoszczy przy pomocy roweru (1,9%) i tyle samo Bydgoskim Tramwajem Wodnym.

Charakterystyka istniejących przestrzeni turystycznych w Bydgoszczy - analiza stanu obecnego

Ocena atrakcyjności przestrzeni turystycznej Bydgoszczy przez turystów

Wyróżnione przestrzenie turystyczne Bydgoszczy zostały poddane subiektywnej ocenie respondentów. Opinie turystów dotyczące atrakcyjności wymienianych przestrzeni były podzielone. Najwięcej turystów – 47,1% stwierdziło, że Bydgoszcz jest miastem mało atrakcyjnym. W tej grupie 17,6% stanowiły kobiety, a 29,4% mężczyźni. Obszar zwiedzania miasta u mężczyzn tak oceniających jego atrakcyjność, ograniczał się w 33,3% do Starego Miasta, Wyspy Młyńskiej i zlokalizowanych w ich pobliżu centrów handlowych – Rondo i Focus Mall, Multikina przy ul. Marszałka. F. Focha oraz ulic Dworcowej, Gdańskiej, Parku Kazimierza Wielkiego, okolic Hali Sportowo-Widowskiej „Łuczniczka” i „Starego” Fordonu. Mogło to wpłynąć na niepełny obraz miasta i w konsekwencji stać się przyczyną niedoceniań jego walorów turystycznych. Jednak pozostali mężczyźni z tej grupy (66,7%), którzy zwiedzili znacznie większą część miasta i również ocenili negatywnie jego atrakcyjność turystyczną może świadczyć o licznych mankamentach istniejących przestrzeni turystycznych. W przypadku kobiet uważających Bydgoszcz pod względem turystycznym za mało atrakcyjną,

44,4% z nich zwiedziło Stare Miasto, Wyspę Młyńską, ulice Dworcową, Gdańską, Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie, Park W. Witosa oraz „Stary” Fordon. Pozostała liczba kobiet negatywnie oceniająca atrakcyjność turystyczną Bydgoszczy (55,6%) zwiedziła znacznie większą część miasta.

Bydgoszcz jako miasto atrakcyjne uznało natomiast 35,3% ankietowanych turystów. Wśród nich odpowiedzi takiej udzieliło 17,6% kobiet i tyle samo mężczyzn. W grupie mężczyzn, dla których Bydgoszcz jest atrakcyjna, większość z nich (77,8%) odwiedziło znaczne obszary miasta. Zapoznanie się z różnorodnością tych przestrzeni mogło wpłynąć na pozytywną ocenę atrakcyjności turystycznej. Bydgoszcz za miasto atrakcyjne uznali też mężczyźni, którzy swoją penetrację ograniczyli do obszaru Starego Miasta i położonych poza jego granicami bulwarów nad Brdą oraz Wyspy Młyńskiej. Również 11,1% turystek, które ograniczyły zwiedzanie do Starego Miasta, Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie oraz Parku J. Kochanowskiego uznało miasto za atrakcyjne.

Dość znaczną grupę respondentów (17,6%) stanowili turyści, którzy nie mieli wyrobionej opinii o atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy - częściej były to kobiety (55,7%).

Kryteria oceny przestrzeni turystycznej przyjmowane przez turystów

Prezentowane powyżej wyniki badań odnośnie opinii o atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy, są wynikiem uznawanych przez turystów wartości (kryteriów), którymi kierują się oceniając przestrzeń wraz z jej elementami. W ich skład wchodzi przede wszystkim materialne dziedzictwo kulturowe i inne obiekty architektoniczne, uzupełniane przez infrastrukturę i usługi towarzyszące oraz tereny zieleni (krajobraz), a także możliwości spędzania wolnego czasu. Wzajemne powiązania występujące między nimi w przestrzeni i ich jakość, wpływają na wrażenia estetyczne oraz funkcjonalność, tworząc subiektywny obraz całej przestrzeni turystycznej. Po uwzględnieniu krytycznej oceny atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy, kolejnym krokiem było ustalenie hierarchii kryteriów, którymi kierują się uczestnicy ruchu turystycznego. W tym celu przeprowadzono badania ankietowe wśród turystów oraz mieszkańców Bydgoszczy, uznając, że ci ostatni stają się uczestnikami ruchu turystycznego podczas swoich podróży. Ankietowani mieli określić w skali od 1 do 5, w zależności jak duże znaczenie mają dla nich poszczególne elementy składowe przestrzeni turystycznej. Ocenie poddano następujące kryteria:

- wiek i wartość historyczna zabytków,
- liczba i różnorodność zabytków,

- stan zachowania zabytków (estetyka i stopień zniszczenia),
- dekoracyjność szczegółów architektonicznych (np. kolumny, rzeźby, ozdobne balustrady, witraże),
- estetyka najbliższego otoczenia zabytku (wygląd sąsiednich budynków, terenów zieleni, bliskość usług i parkingu),
- wygląd/funkcjonalność parków i terenów zieleni,
- różnorodność form rozrywki i rekreacji, oraz oferowanych usług turystycznych,
- porządek na ulicach,
- łatwość/wygoda poruszania się po mieście
- poczucie bezpieczeństwa,
- gościnność mieszkańców.

Wyniki przeprowadzonych badań ankietowych zostały przedstawione w tabeli 1. Warto zauważyć, że respondenci w swej ocenie większe znaczenie przywiązywali elementom ułatwiającym i zabezpieczającym poruszanie się w mieście, niż obiektom zabytkowym i krajobrazowym. Przyczyną takich preferencji była zapewne specyfika przyjazdów do Bydgoszczy, którym tylko częściowo przyświecał cel turystyczny.

Stąd spośród uwzględnionych kryteriów, priorytetowe znaczenie miała „łatwość i wygoda poruszania się po mieście”. To kryterium ważniejsze było dla kobiet, mniejsze zaś znaczenie miało dla mężczyzn. Drugie miejsce zajęła „różnorodność form rozrywki i rekreacji oraz oferowanych usług turystycznych”. W tym przypadku, kryterium to większe znaczenie miało dla mężczyzn, mniejsze zaś dla kobiet. Natomiast „poczucie bezpieczeństwa”, które zajęło trzecie miejsce w przeprowadzonym rankingu preferowały kobiety. Dopiero na czwartym miejscu znalazła się „liczba i różnorodność zabytków”. To kryterium częściej wymieniali mężczyźni niż kobiety. Podobnie większą uwagę zwracali mężczyźni na ocenę „atrakcyjności turystycznej zabytków z uwagi na ich stan zachowania” (5 miejsce).

Ważnym kryterium oceny atrakcyjności turystycznej danego obszaru jest też „porządek na ulicach”, na który częściej zwracali uwagę mężczyźni niż kobiety.

Znaczący wpływ na ocenę atrakcyjności turystycznej danego miejsca ma „nastawienie mieszkańców w stosunku do turystów – gościnność”. Kryterium to było ważniejsze dla kobiet niż dla mężczyzn (7 miejsce w rankingu).

Mniejsze znaczenie dla turystów ma „wiek i wartość historyczna zabytków” (8 miejsce). Kryterium to było bardziej istotne dla mężczyzn. Kolejnym

ocenianym przez turystów i mieszkańców kryterium był „wygląd i funkcjonalność parków oraz terenów zieleni”. Kryterium to zostało przez kobiety i mężczyzn ocenione w sposób zrównoważony.

Tab. 1. Ranking kryteriów oceny atrakcyjności przestrzeni turystycznej.

Lp.	Kryterium oceny atrakcyjności przestrzeni turystycznej	Liczba przyznanych punktów		
		razem	w tym	
			kobiety	mężczyźni
1.	Łatwość/wygoda poruszania się po mieście	388	196	192
2.	Różnorodność form rozrywki i rekreacji oraz oferowanych usług turystycznych	382	186	196
3.	Poczucie bezpieczeństwa	375	197	178
4.	Liczba i różnorodność zabytków	363	177	186
5.	Stan zachowania zabytków	360	171	189
6.	Porządek na ulicach	359	178	181
7.	Gościnność mieszkańców	345	181	164
8.	Wiek i wartość historyczna zabytków	342	169	173
9.	Wygląd/funkcjonalność parków i terenów zieleni	337	169	168
10.	Estetyka najbliższego otoczenia zabytku	331	158	173
11.	Dekoracyjność szczegółów architektonicznych	321	170	151

Źródło: wyniki badań ankietowych.

Dopiero na 10 miejscu w prezentowanym rankingu kryteriów oceny atrakcyjności turystycznej znalazła się „estetyka najbliższego otoczenia zabytku (wygląd sąsiednich budynków, terenów zieleni, bliskość usług i parkingów)”. Kryterium to większe znaczenie dla mężczyzn. Najmniejsze znaczenie w ocenie atrakcyjności turystycznej miała „dekoracyjność detali architektonicznych (np. kolumny, rzeźby, ozdobne balustrady, witraże)”. Na to kryterium większą uwagę zwracały kobiety.

Ranking przyjętych kryteriów oceny atrakcyjności turystycznej zmienia się w zależności od płci ankietowanych osób. Według kobiet kolejność jest następująca:

1. poczucie bezpieczeństwa,
2. łatwość/wygoda poruszania się po mieście,
3. różnorodność form rozrywki i rekreacji, oraz oferowanych usług turystycznych,

4. gościnność mieszkańców,
5. porządek na ulicach,
6. liczba i różnorodność zabytków,
7. stan zachowania zabytków (estetyka i stopień zniszczenia),
8. dekoracyjność szczegółów architektonicznych (np. kolumny, rzeźby, ozdobne balustrady, witraże),
9. wiek i wartość historyczna zabytków,
10. wygląd/funkcjonalność parków i terenów zieleni,
11. estetyka najbliższego otoczenia zabytku (wygląd sąsiednich budynków, terenów zieleni, bliskość usług i parkingu).

Natomiast ranking kryteriów atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy w ocenie mężczyzn był inny. Suma przyznanych przez mężczyzn punktów dała ocenianym kryteriom następującą kolejność:

1. różnorodność form rozrywki i rekreacji, oraz oferowanych usług turystycznych,
2. łatwość/wygoda poruszania się po mieście,
3. stan zachowania zabytków (estetyka i stopień zniszczenia),
4. liczba i różnorodność zabytków,
5. porządek na ulicach,
6. poczucie bezpieczeństwa,
7. wiek i wartość historyczna zabytków,
8. estetyka najbliższego otoczenia zabytku (wygląd sąsiednich budynków, terenów zieleni, bliskość usług i parkingu),
9. wygląd/funkcjonalność parków i terenów zieleni,
10. gościnność mieszkańców,
11. dekoracyjność szczegółów architektonicznych (np. kolumny, rzeźby, ozdobne balustrady, witraże).

Jak wykazały badania system wartości tych dwóch grup ludności jest odmienny. Kobiety jako priorytetowe wybrały kryteria oceny atrakcyjności turystycznej związane z emocjami (poczucie bezpieczeństwa) oraz regeneracją sił fizycznych i psychicznych (różnorodność oferowanych form rozrywki, rekreacji), a także z wygodą (poruszania się po danym obszarze i usługami). Natomiast sprawy estetyki składników przestrzeni turystycznej takich jak bogactwo dziedzictwa kulturowego oraz ich otoczenia, miały znaczenie drugorzędne.

W przypadku mężczyzn priorytety były odmienne. Mężczyźni w większym stopniu zwracają uwagę na stan zachowania zabytków, ich wartość historyczną i estetykę ich otoczenia.

Ustalona w wyniku przeprowadzonych badań hierarchia kryteriów oceny atrakcyjności turystycznej wskazała na cechy przestrzeni z jej elementami najbardziej pożądanymi przez turystów. Ponadto daje to możliwość weryfikacji obiektów dziedzictwa kulturowego i infrastruktury oraz obszarów Bydgoszczy, charakteryzujących się takimi właśnie cechami. Wskazuje także na standardy jakie powinny spełniać przyszłe przestrzenie turystyczne miasta.

Atuty Bydgoszczy jako ośrodka turystyki

Kierując się kryteriami oceny atrakcyjności turystycznej respondenci wskazali w ankiecie na te elementy przestrzeni Bydgoszczy, które dla nich były najwartościowsze. Odpowiedzi na pytanie – co się im najbardziej podobało w Bydgoszczy były bardzo różne. Odpowiedzi te stały się swego rodzaju wskaźnikami, pozwalającymi wyróżnić Bydgoszcz wśród innych ośrodków turystycznych. Ponadto pozwoliły na wskazanie pozytywnych przykładów działań podejmowanych przez władze miasta, a dotyczących poprawy jego wizerunku w wyniku prowadzonych inwestycji. Ze względu na otwartą formę zadanego pytania i swobodę wypowiedzi, odzwierciedlają one różne gusta (podejścia) oraz spostrzeżenia odnośnie jakości walorów przestrzeni turystycznej oraz jej składowych. W związku z tym udzielone odpowiedzi można podzielić na kilka kategorii.

Pierwsza z nich obejmuje obszary miasta, które najbardziej spodobały się odwiedzającym. Najczęściej (17,6% wszystkich odpowiedzi) wskazywano Wyspę Młyńską, co świadczy o skuteczności trwającej tam rewitalizacji. Jest ona związana z realizacją Programu Rozwoju i Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego. Następnym obszarem, który wzbudził zainteresowanie było Stare Miasto (8,1%), z jego historyczną zabudową. Doceniono również walory przyrodniczo-krajobrazowe Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku oraz Parku nad Starym Kanałem Bydgoskim. Wśród obszarów miasta, które spodobały się turystom wymieniono też bulwary nad Brdą oraz okolice Filharmonii Pomorskiej im. Ignacego Jana Paderewskiego, a więc Skwer Krzysztofa Komedy na zachód od niej i Park Jana Kochanowskiego od strony północnej. Wskazanie tych urządzonych terenów zieleni świadczy o ich znaczeniu przy ocenie atrakcyjności Bydgoszczy. Części ankietowanych spodobało się również Śródmieście, „pomimo wielu zaniedbań” – jak podkreślił jeden z nich.

Druga grupa odpowiedzi dotyczyła mniejszych jednostek przestrzennych, określanych jako „miejsca”. Najczęściej są to fragmenty wskazanych wyżej obszarów. W tej kategorii turystom najbardziej podobał się Stary Rynek, który

uzyskał 4,1% oddanych głosów. Ten centralny plac miasta, oprócz otoczenia zabytkową zabudową, swoją pozycję zawdzięcza zlokalizowanej na jego terenie bazie gastronomicznej, podnoszącej jego funkcjonalność. Ankietowani wskazywali też na „Wenecję Bydgoską”, jako miejsce atrakcyjne turystycznie. Jest to zespół kamienic położonych przy ulicy Poznańskiej, Wełnianym Rynku, Długiej i Przyrzecze, których północne elewacje wznoszą się nad korytem Brdy Młynówki (odnoga Brdy), co powoduje skojarzenia z zabudowaniami Wenecji. W kategorii miejsc, które spodobały się turystom znalazła się także ulica Gdańska. Jej największym atutem są reprezentacyjne, okazałe budynki wpisane do rejestru zabytków, o bogato zdobionych elewacjach.

Następna kategoria obejmuje obiekty architektoniczne i atrakcje turystyczne wskazywane przez ankietowanych. Najwięcej z ogólnej liczby głosów (2,7%) oddano na tzw. ruchomą rzeźbę „Przechodzący przez rzekę”. Tyle samo głosów uzyskał budynek Opery Nova, który szczególnie efektownie prezentuje się po zmroku dzięki atrakcyjnemu oświetleniu. Turystom podobały się również Spichrze Muzeum Okręgowego im Leona Wyczółkowskiego przy ulicy Grodzkiej oraz Katedra św. Marcina i Mikołaja położona w północno-zachodniej części Starego Miasta. Zainteresowanie turystów wzbudził też gmach Teatru Polskiego im. Hieronima Konieczki przy Alejach Adama Mickiewicza i budynek hotelu „Pod Orłem” wzniesiony w 1896 roku w stylu eklektycznym, nawiązującym do form baroku rzymskiego (Bręczewska-Kulesza, Derkowska-Kostkowska, Wysocka i inni 2003).

Spośród obiektów, których głównym walorem jest funkcjonalność, ankietowani wskazali Multikino i Dworzec PKP Bydgoszcz Główna.

Atrakcyjny dla turystów okazał się też Ogród Fauny Polskiej - ZOO w Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku. Sezonową atrakcją Bydgoszczy, która podobała się turystom jest tzw. „tramwaj wodny”. Są to dwie jednostki pływające: „MS Bydgoszcz” i „Słonecznik”. Te statki żeglugi śródlądowej, kursujące od 1 maja do 31 października po Brdzie wzdłuż wyznaczonej trasy, funkcjonują w ramach dodatkowej komunikacji miejskiej.

Na podstawie udzielonych przez turystów odpowiedzi na pytanie co najbardziej podobało się im w Bydgoszczy wydzielono kolejną grupę. Znalazły się w niej elementy krajobrazu miasta i specyficzne cechy przestrzenne. Jako główny walor tego typu wskazywano położenie miasta nad rzeką Brdą (6,8% ogółu odpowiedzi) oraz dużą powierzchnię terenów zieleni i szeroko pojmowany krajobraz obejmujący również rzeźbę terenu, w szczególności krawędzie doliny Brdy na południe od Starego Miasta i przy północnej granicy Bydgoszczy.

Znaczna część ankietowanych zwróciła uwagę na elementy zabudowy miasta. Podkreślali oni dużą liczbę zabytków, szczególnie kamienic w centrum i Śródmieściu, oraz dekoracyjność ich architektury (9,5% ogółu odpowiedzi).

Wymienili też inne atuty Bydgoszczy jak np.:

- czystość ulic;
- dobry stan infrastruktury drogowej;
- różnorodność dostępnych form rozrywki;
- bogata ofertę gastronomiczną, szczególnie lokalne cukiernie;
- gościnność mieszkańców wyrażająca się w pozytywnym nastawieniu do turystów;
- uroda kobiet.

Spośród ankietowanych 1,4% osób nie potrafiło wskazać największego atutu Bydgoszczy jako ośrodka turystycznego. Tyle samo osób stwierdziło, iż najbardziej podoba im się potencjał miasta. Natomiast 4,1% turystów stwierdziło, że Bydgoszcz im się nie podoba. Jak wskazują przedstawione wyżej wyniki ankiety odpowiedzi były bardzo zróżnicowane.

Wskazywane niedogodności Bydgoszczy jako ośrodka turystyki

Przeprowadzenie badań ankiety miało także na celu ustalenie elementów przestrzeni turystycznej miasta, które nie podobały się odwiedzającym (turystom), a więc mających negatywny wpływ na postrzeganie Bydgoszczy. Umożliwiło to wskazanie miejsc wymagających poprawy stanu istniejącego w zakresie estetyki, infrastruktury turystycznej i paraturystycznej oraz kierunków działań do tego zmierzających. Ankietowanym dano możliwość swobodnej wypowiedzi, aby uzyskany obraz sytuacji był możliwie najpełniejszy. Na zadane pytanie dotyczące tego co najbardziej nie podoba się turystom zwiedzającym Bydgoszcz udzielone odpowiedzi podobnie, jak w wypadku atutów były bardzo zróżnicowane. Z tego względu zagregowano je w kilka grup.

Pierwsza z nich obejmuje ogólne spostrzeżenia na temat układu urbanistycznego i ładu architektonicznego. Turystom nie podobała się zabudowa w centralnej części miasta (Stare Miasto, Śródmieście) określono ją jako chaotyczną. Odnosiło się to zarówno do dużego kontrastu stylów architektonicznych pomiędzy poszczególnymi budynkami i widocznych braków w zabudowie pozostałych po rozebranych budynkach. Oprócz tego, chaos dotyczył dużej liczby reklam instalowanych na elewacjach kamienic, przysłaniających oraz obniżających ich estetykę swoim kształtem, rozmiarami i jaskrawą kolorystyką.

Ankietowani zwrócili też uwagę na nieestetyczne warsztaty w centrum miasta, dodatkowo potęgujące wrażenie chaosu architektonicznego.

Kolejna grupa obejmowała problemy komunikacyjne związane ze stanem infrastruktury. Najbardziej nie podobały się korki uliczne (14,9% ogółu odpowiedzi), zły stan nawierzchni ulic i chodników. Turyści zmotoryzowani wskazywali na niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych, co świadczy o konieczności budowy nowych parkingów, szczególnie w centralnych obszarach miasta (Stare Miasto, Śródmieście). Natomiast dla turystów wykorzystujących miejskie środki transportu, odczuwalny był brak linii tramwajowej do dworca kolejowego „Bydgoszcz Główna”, której budowę dopiero rozpoczęto (w 2010 roku).

Następna grupa odpowiedzi związana jest z niedoborem infrastruktury turystycznej. Największym jej mankamentem jest słabe oznakowanie zabytków (4,5% ogółu liczby odpowiedzi). Powoduje to zagubienie zwiedzających, którzy nie znają położenia zabytków. Turystom nie podobał się również brak punktów gastronomicznych i miejsc rozrywki w niektórych, atrakcyjnych ich zdaniem częściach miasta, jak np. Park nad Starym Kanałem Bydgoskim oraz markowych sklepów i restauracji poza centrami handlowymi. Odwiedzający Bydgoszcz turyści narzekali też na małą liczbę publicznych toalet.

Niezwykle istotną grupę odpowiedzi stanowiły opinie respondentów dotyczące czystości i estetyki miasta. Najwięcej osób zwróciło uwagę na odpady leżące na ulicach miasta (16,4%). Nie podobały się też budynki dworca kolejowego „Bydgoszcz Główna” i jego najbliższe otoczenie (10,4% ogółu liczby odpowiedzi) obejmujące pętlę autobusową i parking przed dworcem oraz pobliskie zabudowania. Było to jedną z przyczyn ogólnego stwierdzenia, że miasto jest zaniedbane (4,5%). Dotyczyło to głównie Śródmieścia (4,5%) i zabytkowych kamienic (5,9%) oraz ich dziedzińców w centrum miasta (1,5% ogólnej liczby odpowiedzi). Ponadto turystom nie podobała się ulica Dworcowa (1,5%)¹.

Ostatnią grupę wskazywanych mankamentów Bydgoszczy jako ośrodek turystycznego stanowiły różne spostrzeżenia dotyczące problemów społecznych miasta i związanego z tym poczucia bezpieczeństwa oraz stanu środowiska przyrodniczego. Do największych problemów społecznych, których przejawy zauważane przez turystów wpływają na obniżenie oceny atrakcyjności miasta należą widoczne patologiczne zachowania społeczne (3% ogólnej liczby odpowiedzi). Jako najbardziej niebezpieczną część miasta, szczególnie po zmroku, ankietowani wskazali Śródmieście. Zanizone poczucie bezpieczeństwa o tej

¹ W 2011 r. na ulicy Dworcowej przeprowadzone inwestycje podniosły jej walory estetyczne. Dalsza poprawa niewątpliwie nastąpi po zakończeniu budowy linii tramwajowej i uporządkowaniu placu stanowiącego „pętlę autobusów miejskich”.

porze dnia powoduje zanik aktywności turystów w rejonach miasta uznanych za niebezpieczne. W konsekwencji część gości rezygnuje z oferty rozrywkowej nocnych klubów i dyskotek, przez co nie otrzymują pełnego obrazu atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy. Skutkiem tego jest uznanie miasta za „nudne” (pozbawione rozrywek), w którym jedyną atrakcją są zabytki.

Ponadto turyści zwrócili uwagę na problem czystości wód rzeki Brdy, którą zanieczyszczają odpady osadzające się wzdłuż brzegów w centrum miasta. Uciążliwy dla turystów był wysoki poziom hałasu komunikacyjnego (3% ogólnej liczby odpowiedzi) w pobliżu głównych dróg. Zjawisko to potęguje zniszczona nawierzchnia ulic i brak tzw. ekranów akustycznych, przez co hałas roznosi się na znaczną odległość. Oprócz tego nie podobał się tłok na ulicach, co jest zjawiskiem charakterystycznym dla gęsto zaludnionych obszarów. Jest to problem wynikający z dużej koncentracji ludności w najbardziej atrakcyjnych turystycznie częściach miasta. Jednocześnie problem ten jest najtrudniejszy do rozwiązania. Aby tego dokonać należałoby ograniczyć lub całkowicie zlikwidować ruch samochodowy. Dotyczy to szczególnie ulic Starego Miasta i Śródmieścia, które pełnią jednocześnie funkcje tras komunikacji samochodowej i ciągu pieszego wzajemnie ograniczające się ze względu na niewystarczającą szerokość. Działania te powinny obejmować wprowadzenie zakazu zatrzymywania się i postoju samochodów, stref ograniczonego dostępu dla ruchu pojazdów oraz budowę pieszo-jezdni bądź deptaków, po których mogliby swobodnie spacerować turyści.

Podsumowanie

Wyniki przeprowadzonych badań potwierdziły hipotezę, że Bydgoszcz dysponuje odpowiednim potencjałem do odegrania znaczącej roli jako ośrodka turystycznego. O potencjale tym może świadczyć trwająca rewitalizacja Wyspy Młyńskiej, którą zwiedzała większość ankietowanych turystów, wskazując jednocześnie, że jest to jedna z najładniejszych przestrzeni turystycznych miasta.

Obok wskazań przez respondentów szans wykorzystania walorów turystycznych Bydgoszczy poprzez realizację konkursowych projektów zagospodarowania przestrzennego wybranych fragmentów miasta, zwracali też na ich wady i kontrowersje związane z ich koncepcjami architektonicznymi.

Badania wykazały, że niezbędna jest głęboka analiza oddziaływania realizowanych, a zwłaszcza przyszłych inwestycji na środowisko geograficzne i krajobraz Bydgoszczy. Należy określić kryteria oceny potencjału turystycznego miasta, które mogłyby stanowić podstawę planistyczną dla lokalizacji i kreowania atrakcyjnych przestrzeni turystycznych Bydgoszczy. Kompleksowe badania w tym zakresie pozwoliłyby z wyprzedzeniem ustalić, czy planowane inwestycje

infrastrukturalne przyczynią się do intensyfikacji ruchu turystycznego. Wyniki badań ankietowych potwierdziły hipotezę, że ruch turystyczny w Bydgoszczy koncentruje się w kwartałach związanych ze Starym Miastem, Śródmieściem, Wyspą Młyńską i Leśnym Parkiem Kultury i Wypoczynku w Mysłęcinku.

Literatura

Bęczińska-Kulesza. D., Derkowska-Kostkowska B., Wysocka A. i inni, 2003, *Ulica Gdańska. Przewodnik historyczny*, Bydgoszcz;

Drzewiecki M., 1992, *Wiejska przestrzeń rekreacyjna*, Instytut Turystyki, Warszawa;

Liszewski S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, Turyzm, nr 5, z. 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2007, s. 87-103;

Liszewski S., 2005, *Przestrzeń turystyczna w ujęciu podmiotowym. Przyczynek do dyskusji o przestrzeni w geografii*. [w:] W. Maik, K. Rembowska, A. Suliborski, (red.) *Podstawowe idee i koncepcje w geografii t. 1. Geografia jako nauka o przestrzeni, środowisku i krajobrazie*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 50-60;

Liszewski S., 2006, *Przestrzenie turystyki i ich transformacja we współczesnym świecie*, Turyzm nr 16, z. 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2006, s. 7-19;

Liszewski S., 2007, *Miasto jako obszar podaży i popytu turystycznego*, Turyzm nr 17, z.1/2, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 77-92;

Stachowski J., 1993, *O pojmowaniu przestrzeni w geografii turystyki*, Acta Universitatis Nicolai Copernici. Geografia XXIV, Nauki Matematyczno-Przyrodnicze, z. 82, Toruń, s. 171-180;

Stalski M., 1984, *Użytkowanie ziemi w turystyce, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, z. 2, Warszawa, s. 139-148;

Warszyńska J., 1986, *Problemy badawcze geografii turystyki*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, vol. XIX, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, wyd. PAN, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1986, s. 59-65;

Warszyńska J., Jackowski A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN. Warszawa;

Włodarczyk B., 1999, *Przemiany form aktywności turystycznej. Przykład krawędzi Wyżyny Łódzkiej*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź;

Włodarczyk B., 2006, *Przestrzeń turystyczna – cykliczność, „aktorzy”, determinanty rozwoju*, Turyzm nr 16, z.1/2. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2006, s. 41-64;

Włodarczyk B., 2007, *Przestrzeń turystyczna – pojęcia, wymiary, cechy*, Turyzm nr 17, z.1/2. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2007, s. 145-158.

TOURIST SPACES OF BYDGOSZCZ

Abstract

A heightened presence of tourists in an area is one of the chief criteria justifying the delimitation of a separate geographical unit: a tourist space. The research embraced the administrative area of Bydgoszcz in the years 2010-2011. The theoretical part of the article is concerned with how tourist spaces have been defined by Polish researchers. The scholars that have contributed a lot in this field include J. Warszyńska, A. Jackowski, M. Stalski, J. Stachowski, M. Drzewiecki, S. Liszewski, and B. Włodarczyk. According to the last (2007, p. 149), „tourist space is the part of geographical space in which tourist traffic occurs, and a necessary factor of its delimitation is tourist development”. Both those elements make it possible to determine types of tourist space. Those distinguished by Włodarczyk as well as relations that hold among them are presented in Figures 1-4. An attempt was also made to locate actual tourist spaces in the city using the level of tourist development as an additional delimitation criterion. This criterion was employed when determining the location of:

- cultural heritage objects listed in the historical monument register;
- modern cultural facilities (architectural objects, the city and park-garden layout, commemorative sites and objects); and
- tourist services (eating places, the accommodation base, the accessory base: shopping centres, entertainment facilities).

In the delimitation, also considered were means of transport used by tourists and the pattern of transport lines connecting the parts of the city they visited as „individual spaces”.

As follows from the survey research conducted, people’s motives for coming to Bydgoszcz varied. The most important was visiting relatives or friends (49% respondents). Shopping came second (19.6%), while all the other reasons were of secondary importance, none of them contributing more than 8%. An exclusively tourist purpose of the visit was given by a mere 5.9% of respondents. Still, for 35.3% of those polled the city was attractive as a tourist centre.

The research also made it possible to delimit tourist spaces in Bydgoszcz, which are presented in Fig. 6. Owing to the variety of functions they perform, they enjoy the greatest popularity among both, city residents and visitors. Asked about the most valuable assets of Bydgoszcz as a tourist centre, the respondents usually listed the revitalised Mill Island, the Old Town with its historic buildings, the Woodland Park of Culture and Recreation at Myślęcinek, the park on the Old Bydgoszcz Canal, and boulevards along the Brda river. The respondents also chose single objects, most frequently the so-called moving sculpture known as The River Crosser, the Opera Nova building, the Granaries of the Leon Wyczółkowski District Museum, and Saints Martin and Nicholas’ Cathedral.

The results of the research corroborate the hypothesis that Bydgoszcz has the right potential to play a significant role as a tourist centre. However, one should establish the criteria of assessment of the city's tourist potential that could provide a planning basis for the location and creation of attractive tourist spaces there.

Key words: tourist space, definitions and classifications, tourist spaces of Bydgoszcz.

Marek Grabiszewski

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Stan i rozmieszczenie bazy hotelowej w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej

Zarys treści: Opracowanie przedstawia stan ilościowy, parametry (wielkość, strukturę przestrzenno-funkcjonalną) i rozmieszczenie obiektów hotelarskich w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej w 2012 r., a w szczególności odnosi się do problematyki adaptacji bazy parahotelarskiej z II połowy XX w. i zabytkowej na cele hotelarskie oraz kontynuacji funkcji noclegowej w budowłach historycznych.

Słowa kluczowe: baza hotelarska (noclegowa), Bydgoszcz i jej strefa podmiejska.

Wprowadzenie

Artykuł ma charakter informacyjno-analityczny i nawiązuje w pewnym zakresie do tekstu traktującego o turystycznej bazie noclegowej Bydgoszczy i jej wykorzystaniu w latach 1979-2009 (Maczak, Grabiszewski 2010). Uwzględniono ponadto wyniki badań własnych oraz dane zebrane w związku z opublikowaniem na początku II dekady XXI w. *Encyklopedii Bydgoszczy*, t. 1 hasła: a) *Hotele – baza noclegowa i inne obiekty hotelarskie*, b) *Hotele podmiejskie*, c) *Schronisko młodzieżowe* (Grabiszewski 2011/2012). Posłużono się ponadto – na bieżąco aktualizowaną przez Komisję Kategoryzacyjną – *Ewidencją Skategoryzowanych Obiektów Hotelarskich* (2012) oraz dokumentacją o realizowanych i planowanych inwestycjach hotelarskich w Bydgoszczy. Dane dotyczące tego samego obiektu niekiedy różnią się, w zależności od materiałów źródłowych, z których pochodzą. Jest to wynikiem tego, że stosowany w Polsce system spr-

wozdawczości statystycznej obiektów hotelarskich nie jest kompatybilny z systemem ewidencji bazy hotelarskiej, a także nie do końca identyczny z układem rejestru Komisji Kategorizacyjnej. Również gestorzy obiektów niejednoznacznie interpretują kwestię wskaźników ilościowych, a konkretnie wielkości bazy hotelarskiej, czyli liczby miejsc noclegowych i jednostek mieszkalnych (dotyczy to zwłaszcza obiektów niekategoryzowanych). W *Ewidencji...* (2012) brak jest niektórych obiektów mających już decyzję – widocznie ewidencję sporządza się z opóźnieniem.

Celem artykułu jest inwentaryzacja bazy noclegowej (hotelarskiej) miasta Bydgoszczy i jego strefy podmiejskiej, a na tej podstawie próba oceny rozmieszczenia obiektów hotelarskich w obrębie zdelimitowanego obszaru. Zakres pojęciowy „Bydgoszcz” odnosi się do tego miasta w granicach administracyjnych, „strefa podmiejska” – do powiatu bydgoskiego, czyli ośmiu gmin wchodzących w jego skład. Zakresem przedmiotowym objęto ogólnodostępne zakłady hotelarskie, także nieskategoryzowane, jednak z wyłączeniem obiektów parahotelarskich, a w odniesieniu do powiatu bydgoskiego ziemskiego także bez ośrodków wczasowych oraz noclegowej bazy wypoczynkowej nad Zbiornikiem Koronowskim i ośrodków wypoczynku świątecznego oraz obozowisk turystycznych bez kubaturowej bazy noclegowej (m.in. Borówno, Chmielniki)¹.

Inwentaryzacja bazy noclegowej

W tabeli 1. przedstawiono wykaz zakładów hotelarskich znajdujących się w granicach administracyjnych Bydgoszczy i w jej strefie podmiejskiej. Poszczególne kolumny oznaczają:

1. Nazwę własną obiektu w brzmieniu zatwierdzonym decyzją administracyjną, bez użycia nazwy rodzajowej, chyba że stanowi ona drugi człon nazwy własnej lub pierwszy, jako wchodzący w skład tej nazwy (np. EURO-HOTEL, Hotel Pomorski). W przypadku obiektów nieskategoryzowanych powtórzono nazwy stosowane na oficjalnych stronach obiektów oraz w innych materiałach promocyjnych i dokumentach, którymi posługują się gestorzy.
2. Kategorię obiektu wg *Ewidencji...* (2012), w nawiasie podano datę decyzji w sprawie kategorizacji, ewentualnie informację o zmianie kategorii.

¹ Dotyczy również tzw. apartamentów, pokoi gościnnych, kwater agroturystycznych i innych pomieszczeń i obiektów noclegowych – nie będących zakładami hotelarskimi oraz zakładów parahotelarskich (domów studenckich, hoteli asyntenckich, burs, internatów, sanatorium, domu pielgrzymia).

3. Łączną liczbę miejsc noclegowych oraz liczbę jednostek mieszkalnych; w nawiasie z gwiazdką przedstawiono dane na podstawie *Ewidencji...* (2012); liczby bez gwiazdek oznaczają dane gestora zakładu hotelarskiego dotyczące pierwotnej wielkości hotelu.
4. Adres i lokalizację w obrębie dzielnic Bydgoszczy oraz względem ważnych ciągów komunikacyjnych.
5. Uwagi (m.in. daty: oddania do użytku po adaptacji, zakończenia budowy i rozpoczęcia działalności w przypadku nowego obiektu, modernizacji, uruchomienia w ramach readaptacji).

Dane sporządzono na podstawie wspomnianych wyżej źródeł, dodatkowo uwzględniając informacje uzyskane z inwentaryzacji przeprowadzonej z wykorzystaniem oficjalnych stron internetowych obiektów, a także informacji uzyskanych metodą wywiadu lub ankiety przez studentów w związku z realizacją prac seminaryjnych i dyplomowych. Nie posłużono się natomiast kartami ewidencyjnymi poszczególnych obiektów, ani też sentencjami decyzji administracyjnych. W związku z tym, w grupie obiektów bez nazw rodzajowych i kategorii nie dokonano rozróżnienia na :

- tzw. „inne obiekty, w których są świadczone usługi hotelarskie” (jako skutek zaszerogowania zakładu hotelarskiego do grupy o tej nazwie),
- obiekty hotelarskie nieskategoryzowane (jeśli obiekt noclegowy uzyskał negatywną decyzję lub jeżeli nie ubiegał się o zaszerogowanie do rodzaju i kategorii, bądź kiedy kategoryzacja jest planowana).

Tabełę 1. – Zakłady hotelarskie w Bydgoszczy i w jej strefie podmiejskiej – podzielono na kilka części:

- I Skategoryzowane zakłady hotelarskie w granicach administracyjnych Bydgoszczy;
- II Zakłady hotelarskie nieskategoryzowane w Bydgoszczy;
- III Zakłady hotelarskie w strefie podmiejskiej Bydgoszczy, w tym skategoryzowane i nie posiadające kategorii.

Tab. 1. Zakłady hotelarskie w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
I Skategoryzowane zakłady hotelarskie w granicach administracyjnych Bydgoszczy				
Bohema (Hotel&Spa)	*****	35/23 (33/20)*	Konarskiego 9 (Śródmieście)	2008 – oddanie do użytku (adaptacja zabytkowej kamienicy mieszkalnej z 1887 r.)
razem *****	1	33/20		
City	****	250/168 (230/115)*	3 Maja 6 (Śródmieście)	1992 – oddanie do użytku 2007 – rozbudowa
Holiday Inn	****	.../134 (252/132)*	Grodzka 36 (Stare Miasto)	2010 – oddanie do użytku
Pod Orłem	**** (2000)	126/75 (111/75)*	Gdańska 14 (Śródmieście)	1896-8 – oddanie do użytku 1906 – modernizacja 1952 – readaptacja, 1995 – kapitalny remont
Słoneczny Młyn	****	180/96 (189/96)*	Jagiellońska 96 (na wschodnim obrzeżu Śródmieścia)	2009 – oddanie do użytku (adaptacja zabytku – dawnych młynów zbożowych z 1862 r.)
razem ****	4	782/418		
Brda	***	318/205 (277/202)*	Dworcowa 94 (Śródmieście)	1972 – oddanie do użytku ok. 1990 – modernizacja (do 1922 w tym miejscu hotel „Nowe Miasto”)
Kuźnia	***(2009)	34/14 (30/14)*	Gdańska 67 (Śródmieście)	2006 – oddanie do użytku (adaptacja oficyny mieszkalnej)
Maraton	***	98/56 (77/38)*	Powstańców War- szawy 13 (osiedle Zawisza)	Powstańców Warszawy 13 (osiedle Zawisza) 1998 – oddanie do użytku (adaptacja kasyna wojskowego) 2005 – modernizacja
Pałac	***	30/15 (25/10)*	Konna 10 (na skraju skarpy północnej Leśnego Parku Kul- tury i Wypoczynku w Mysłęcinku)	1994-98 – adaptacja po rekonstrukcji zabytku - dworu z 1818 r., przebudowanego na przeł. XIX i XX w. 2011-13 - odrestaurowany
Park Hotel	*** (2005)	75/35 (70/35)*	Wrocławska 3 (na zachodnim obrzeżu Śródmie- ścia, prz służbę starego Kanału Bydgoskiego)	2004 – oddanie do użytku
Pozyton	*** (2010)	(61/58)*	Romanowskiej 2 (Nowy Fordon, przy Centrum Onkologii)	2009 – oddanie do użytku
razem ***	6	540/357		

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
I Skategoryzowane zakłady hotelarskie w granicach administracyjnych Bydgoszczy				
Agat & Spa	**	96/44 (26/17)*	Nad Torem 17 (Czyżkówko, przy drodże krajowej 25)	2004 – oddanie do użytku 2007 - rozbudowa
Akor (d. Agat?)	**	54/21 (51/28)*	Ludwikowo 1 (w sąsiedztwie wewnętrznej trasy przelotowej E-W)	1990 (w nazwie ośrodek szkolenio- wo-konferencyjny)
Amelia (d. Energetyk)	**	100/57 (63/29)	Ludwikowo 1 (w sąsiedztwie wewnętrznej trasy przelotowej E-W)	2005 – (adaptacja hotelu pracow- niczego)
Chemik	**	72/34 (66/34)*	Wojska Polskiego 48 (południowo- -wschodnia część miasta, w sąsiedz- twie Parku Przemys- łowego)	1984 (?) – oddanie do użytku (adaptacja hotelu pracowniczego ?)
Focus Hotel (d. Sporting)	**	85/35 (80/36)*	Modrzewiowa 1 (północna część miasta, przy wylocie w stronę Gdańska)	2004 – (adaptacja hotelu pracowni- czego Makrum
Hawana	**	30/14 (24/14)*	Boczna 29 (w pobliżu drogi krajowej nr 80)	2004 – (adaptacja hotelu pracow- niczego)
Ikar	**	145/86 (104/63)*	Szubińska 32 (zachodnia część miasta, przy drodże wylotowej na Poznań)	1985 (?) – (adaptacja hotelu pracow- niczego)
Logan	** (2007)	80/35 (50/25)*	Siedlecka 8b (Czyżkówko, w pobliżu drogi krajowej nr 25)	2001 – oddanie do użytku
Pegaz (d. Esperanto)	** (2000)	23/10 (18/10)*	Skłodowskiej-Cu- rie 10a (Skrze- tusko, w pobliżu centrum miasta)	1986 (?) – oddanie do użytku 1993 – modernizacja
Hotel Pomorski	**	75/36 (61/36)*	Fordońska 112 (wschodnia część miasta, w sąsiedz- twie drogi krajowej nr 80 w kierunku Torunia)	1975 (rok bud.) 1997(?) – (adaptacja hotelu pracowniczego)

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
I Skategoryzowane zakłady hotelarskie w granicach administracyjnych Bydgoszczy				
Ratuszowy	**	41/29 (41/29)*	Długa 37 (Stare Miasto)	1831 – r. bud. (f. administr.) 1882 - adapt. na hotel 1966 readapt. zabytku, (do r. 1965. internat technikum)
Zawisza	**	88/44 (171/75)	Gdańska 163 (w północnej części miasta, przy wylocie w stronę Gdańska)	1975 (?) – oddanie do użytku 2009 (?) – modernizacja
razem **	12	755/396		
Szkolne Schronisko Młodzieżowe	I (1988 – Kuratorium Oświaty, 2000 – ustawa)	100 m.n.	Sowińskiego 5 (Śródmieście)	1898-1961 – budynek szkolny 1962-63 – adaptacja na schronisko młodzieżowe 1988 – remont kapitalny
razem	1	100 m.n.		

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
II Zakłady hotelarskie nieskategoryzowane w Bydgoszczy				
Apollo	(***) – brak w ewidencji	62/33	Ikara 18 (Błonie, w sąsiedztwie drogi krajowej w kierunku Poznania)	1997 (adaptacja hotelu pracowniczego)
Best Inn	-	202/85	Łochowska 69 (w zach. części miasta)	1973 (?) – budowa 2009 (?) – (adaptacja hotelu pracowniczego Belmy)
Centrum	(*) – brak w ewidencji	26/16	Nowotoruńska 8 (na skraju osiedla Kapuściska)	2006 (?) – oddanie do użytku
Elda	-	100/30	Fordońska 26 (przy drodze krajowej nr 80 w kierunku Torunia)	
Elda II	(*) – brak w ewidencji	50 (ca)/28	Fordońska 399 (przy drodze krajowej nr 80 w kierunku Torunia)	2003 (?) -
Hotel przy Ośrodku dla Niewidomych	-	48/24	Powstańców Wielkopolskich 33 (Bielawy)	

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
II Zakłady hotelarskie nieskategoryzowane w Bydgoszczy				
Hotel przy Domu Sue Ryder	-	32/10	Wilhelma Roentgena 6 (Fordon)	
Hostel 24	-	68/33	Lelewela 35a (osiedle Bielawy)	2008?
Merlin (d. Agat)	-	36/14	Zygmunta Augusta 7 (w budynku dworca kolejowego)	Pocz. XXI w. – adaptacja pomiesz- czeń w budynku dworca kolejowego
Ogonowski	-	30 (ca)/17	Fordońska 21 (Bartodzieje)	2010 – oddanie do użytku (w kom- pleksie restauracji „Kresowianka” z 2006 r.)
Willa Secesja	-	13/7	Gdańska 18 (centrum miasta)	? – data powstania budynku 2009 - adaptacja zabytku
razem inne bez kategorii	11	667/297 wartość przy- bliżona		
razem zakłady hotelarskie (bez schroni- ska młodz.)	34	2777/1488		

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
III Zakłady hotelarskie w strefie podmiejskiej Bydgoszczy				
Brzoza	****	80/39 (57/29)*	Brzoza, Bydgoska 34 (przy drodze krajowej nr 25 Bydgoszcz – Inowrocław)	1966 – oddanie do użytku
Dakota	****	(48/28)*	Niwy, gm. Osielsko, Szosa Gdańska 46 (przy drodze krajowej nr 5 Byd- goszcz – Gdańsk)	2009 – oddanie do użytku
razem ****	2	105/57		

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
III Zakłady hotelarskie w strefie podmiejskiej Bydgoszczy				
Pan Tadeusz (d. Millennium)	***	52/31 (60/31)*	Osielsko, Szosa Gdańska 43 (przy drodże krajowej nr 5)	
Park Hotel (d. Zajazd Pomorski)	***	(83/51)*	Trzyszczyn, ul. Dłu- ga 1 (przy drodze krajowej nr 25)	readaptacja
Dwór Pan Tadeusz	***	(29/15)*	Osielsko, Kąkolowa 2	
Hotel Leśny	***	(51/26)*	Solec Kuj., ul. Leśna 64 (w pobliżu drogi krajowej nr 10)	
Autos	***	(68/34)*	Solec Kuj., ul. Unii Europejskiej 28 (przy drodze krajowej nr 10)	
razem ***	5	291/157		
Euro-Hotel	**	60/28 (41/25)*	Białe Błota, Szubińska 93 (przy drodże krajowej nr 5 w kierunku Poznania)	
Gazdówka	**	(20/12)*	Żołędowo, Szosa Gdańska 9 (przy drodze krajowej nr 5)	2006 – oddanie do użytku
Saga	**	(21/12)*	Zamość (Rynarze- wo) Poznańska 32 (przy drodze kra- jowej do Poznania)	
Sylwana	**	30/20 (23/13)*	Białe Błota, Szu- bińska 87a (w sąsiedztwie węzła drogowego S5/S10)	
Złota Karczma	** (motel)	50 m.n. (26/10)*	Białe Błota, Ciele, Kruszyńska 3 (przy drodze krajowej nr 5)	- adaptacja zabytku
Sophie	**	(25/11)	Koronowo, ul. Hoffmana 8	
razem **	6	156/71		

Chata Skrzata	-	50 m.n.	Kruszyn, Bydgoska 33 (w sąsiedztwie drogi krajowej nr 10)	
Jermir	-	18/9	Strzyżawa (przy drodze krajowej nr 80 do Torunia)	1988 – oddanie do użytku
Karczma Rzym	-	24 m.n.	Pawłówek (w sąsiedztwie drogi krajowej nr 10)	2003 – oddanie do użytku wraz z kompleksem restauracyjnym
Zajazd Leśny	-	70 m.n.	Białe Błota	
Zajazd Chata Myśliwska	-	12 m.n.	Wojnowo, gm. Sicienko	pocz. L. 70. XX w.
Zajazd – Noclegi Wik	-	30/11	Ślesin, Nakielska 8	
Zajazd U Jana	-	70/28	Minikowo	
Ostromecka (motel)	-	(?)	Ostromecko, ul. Bydgoska 8	
Stajnie i restauracja Gliszcz	-	15/12	Gliszcz, Sicienko	
Zespół pałacowo-parkowy	-	50/20	Ostromecko	adaptacja Pałacu Nowego z II poł. XIX w.
razem inne	10	około 250/150		
Łącznie zakłady hotelarskie w strefie podmiejskiej	23	około 800/435		

Nazwa	Kategoria	Liczba miejsc/ pokoi	Położenie	Uwagi
1	2	3	4	5
Zakłady hotelarskie w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej				
	57+1	3577/1923		

Źródło: opracowanie własne, listopad 2012

Wyniki badań, wnioski

Według oficjalnych danych z połowy 2012 r. w Bydgoszczy znajduje się 35 zakładów hotelarskich, w tym 25 hoteli, 1 hostel, 1 schronisko młodzieżowe oraz 8 tzw. innych obiektów, w których są świadczone usługi hotelarskie. Odpowiednio w strefie podmiejskiej Bydgoszczy (tutaj zdefiniowanej

jako powiat ziemski bydgoski) funkcjonuje 13 hoteli, 2 motele oraz 8 innych obiektów noclegowych. Łączna liczba miejsc noclegowych w zakładach hotelarskich Bydgoszczy wynosi 2777, a liczba jednostek mieszkalnych w hotelach i zakładach hotelopodobnych² – 1488. W strefie podmiejskiej zanotowano około 800 miejsc noclegowych oraz 435 pokoi w zakładach hotelarskich. Uwzględniając zastrzeżenie poczynione we Wprowadzeniu, a dotyczące nieuwzględnienia pewnej grupy zakładów noclegowych – można przyjąć założenie, iż łączna liczba faktycznie dostępnych (całorocznych) obiektów hotelarskich (i miejsc w nich) jest co najmniej o kilkanaście procent większa niż wykazana powyżej³.

Spśród powyższego potencjału skategoryzowanych zakładów hotelarskich według stanu na koniec III kwartału 2012 r., ich struktura pod względem posiadanej kategorii przedstawia się następująco:

Tab. 2. Struktura kategoryzacyjna zakładów hotelarskich

Kategorie	Bydgoszcz	Strefa podmiejska	Łącznie
*****	1	-	1
****	4	2	6
***	6	5	11
**	12	6	18
*	-	-	-
Nieskategoryzowane	11	10	21
Łącznie	34	23	57

Źródło: opracowanie własne

Pod względem struktury kategoryzacyjnej charakterystyczne jest to, że w grupie skategoryzowanych zakładów hotelarskich, zarówno w Bydgoszczy jak i jej strefie podmiejskiej, występuje prawidłowość polegająca na tym, że im niższa kategoria, tym więcej obiektów; powyższa prawidłowość uwzględnia również zakłady hotelarskie nieskategoryzowane, zwłaszcza w strefie podmiejskiej Bydgoszczy. Wyjątkiem jest kategoria *, którą nie jest sygnowany żaden hotel,

Biorąc pod uwagę strukturę rodzajową zakładów hotelarskich zdecydowanie dominują hotele; pięć obiektów posiada cechy charakterystyczne motelu (aczkolwiek tylko jeden jest formalnie jako motel skategoryzowany), ponadto w Bydgoszczy znajduje się szkolne schronisko młodzieżowe I kategorii.

2 Czyli z wyłączeniem schroniska młodzieżowego i ewentualnie innych obiektów noclegowych, tzw. turystycznych, dysponujących salami wieloosobowymi.

3 Szczegółowe ujęcie znajdzie się w przygotowywanym na rok 2014 artykule traktującym o historii i współczesności bydgoskiego hotelarstwa.

Brak jest pensjonatów, domów wycieczkowych i schronisk. Większość zakładów bez oznaczenia rodzajowego i, tym samym, nie posiadających kategorii to tzw. inne obiekty, w których są świadczone usługi hotelarskie, czyli zakłady hotelopodobne (o charakterze hoteli, zajazdów, hosteli, apartamentów, pokoi gościnnych).

W ramach tego potencjału 11 zakładów hotelarskich znajduje się w budynkach zabytkowych (czyli powstałych do końca lat 50. XX w.), z czego 2 to pierwotna lub ponowna – readaptacja – funkcja hotelowa (Pod Orłem, Ratuszowy), pozostałe 8 stanowią przykłady adaptacji zabytków na cele hotelowe (Bohema, Słoneczny Młyn, Kuźnia, Pałac, Szkolne Schronisko Młodzieżowe, Willa Secesja – w Bydgoszczy oraz Złota Karczma, Chata Skrzata i Pałac Nowy w Ostromecku – w strefie podmiejskiej). Znaczący udział w potencjale hotelowym Bydgoszczy mają adaptacje, powstających od lat 70. XX w., budynków o przeznaczeniu socjalnym, głównie hoteli pracowniczych (Apollo, Focus, Hawana, Ikar, Pomorski, Amelia, Centrum, Best Inn, Akor, Chemik, Pomorski) oraz dawniejszego kasyna wojskowego (Maraton). Charakterystyczną cechą świadczenia usług gościnnych jest „uzupełnianie” funkcją hotelową pierwotnego przeznaczenia obiektów, a mianowicie gastronomicznego (Kuźnia, Ogonowski, Willa Secesja, Karczma Rzym, Stajnie i Restauracja Gliszcz).

Pod względem rozmieszczenia zakładów hotelarskich zwracają uwagę następujące prawidłowości:

- większość hoteli wyższych kategorii znajduje się w obrębie śródmieścia i centrum Bydgoszczy i charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną (City, Słoneczny Młyn, Holiday Inn, Brda oraz Maraton i Park Hotel – usytuowane już poza strefą śródmiejską); podobna sytuacja będzie miała miejsce w przypadku trzech realizowanych inwestycji hotelowych (Campanille, Przyszań, Sepia – Mercure),
- - położenie obiektu zabytkowego nie zawsze jest dostosowane do współczesnych wymagań lokalizacyjnych hotelu. Budynek został bowiem usytuowany zgodnie z zasadami właściwymi dla czasu, w jakim powstawał i wymogami funkcji jaką pełnił pierwotnie. Stąd też aktualnie występują ograniczenia bądź w ogóle brak jest możliwości kształtowania otoczenia budowli zabytkowych, zwłaszcza pozostających w zwartej zabudowie ciągów ulicznych, pierzei rynkowych, itp. Utrudnia to lub uniemożliwia bezpośredni dojazd do hotelu, budowę w jego pobliżu elementów infrastruktury komunikacyjnej (miejsc postojowych, parkingów, garaży), komplikuje

je organizację dostaw na zaplecze hotelowe. Dotyczy to zwłaszcza budowli z przełomu XIX i XX w. – dużych i średnich hoteli wkomponowanych w istniejącą tkankę urbanistyczną („Pod Orłem”, „Ratuszowy”, „Bohema” w Bydgoszczy),

- - położenie 11. hoteli będących adaptacją dawnych hoteli pracowniczych jest skutkiem ich pierwotnego usytuowania, z reguły w sąsiedztwie zakładów pracy, których były zapleczem socjalnym; w konsekwencji obiekty te zlokalizowane są zazwyczaj w peryferyjnych dzielnicach, dość znacznie oddalonych o centrum miasta,
- - zdecydowana większość hoteli w strefie podmiejskiej Bydgoszczy położona jest przy drogach krajowych i ich węzłach, co bardzo korzystnie sytuuje ich walory lokalizacyjne.

Warto wspomnieć o kilku obiektach, które do przełomu XX i XXI w. miały pewien udział w potencjale hotelowym Bydgoszczy, a z różnych powodów zaprzestały swojej działalności lub zmieniły przeznaczenie. Należą do nich: Torbyd (od kilku lat przewidziany do rozbiórki), Wyżyny (zmiana przeznaczenia), Garnizonowy (internat), Moto-Centrum (rozbiórka), a zwłaszcza zabytkowy budynek hotelu Centralny.¹ Do likwidacji przewidziany jest m.in. Merlin (w związku z przebudową budynku dworca kolejowego Bydgoszcz Główna), a kilka innych zakładów hotelarskich powinno zostać przekwalifikowanych w bazę parahotelarską.

Natomiast według stanu na koniec III kwartału 2012 r. zarówno w Bydgoszczy, jak i w jej strefie podmiejskiej realizowane, bądź planowane są kolejne inwestycje hotelowe – zarówno nowych obiektów jak i adaptacji, w tym przede wszystkim budowli zabytkowych (Tab. 3, przypis 3).

Tab. 3. Hotele w realizacji i planowane w Bydgoszczy

Nazwa	Kategoria	Miejsca/ pokoje	Położenie	Uwagi
Maraton II			przy hali „Łuczniczka”	planowany
Campanille	*** (zakładana)	334/117	róg Chopina i Jagiellońskiej (wschodnie obrzeże Śródmieścia)	w realizacji (planowane uruchomienie – 2013) - nowy obiekt
Młyny Rothera			Wyspa Młyńska	planowany (adaptacja)
Przystań	** (zakładana)	44/22	Tamka 2 (Wyspa Młyńska)	w realizacji (planowane uruchomienie – koniec 2012 r. – nowy obiekt)

Nazwa	Kategoria	Miejsca/ pokoje	Położenie	Uwagi
Sepia – Mercure			Focha - Warmińskiego	planowany (przewidywane uruchomienie 2014/2015) - adaptacja kamienicy z 1884 r., z dobudową nowej kubatury
Stary Rynek	*** (zakładana)	160/90	południowa pierzeja (w miejscu Kaskady)	planowany
Hostele			ul. Świętojańska 12, ul. Gdańska 42	adaptacje kamienic zabytkowych z pocz. XX w.
Stara Farbiarnia (d. Pralchem)			nad Młynówką	planowany (adaptacja)

Źródło: opracowanie własne, sierpień 2012

Uwagi końcowe

Według danych pozyskanych na podstawie przedstawionych we Wprowadzeniu materiałów źródłowych, w Bydgoszczy i jej strefie podmiejskiej znajduje się 58 zakładów hotelarskich, w tym 37 skategoryzowanych. Łączna liczba miejsc noclegowych wynosi 3577 w 1923. jednostkach mieszkalnych (bez Szkolnego Schroniska Młodzieżowego). Nie jest to jednak wyczerpujący wizerunek i stan faktyczny bazy hotelarskiej miasta i jego otoczenia. Część bowiem zakładów parahotelarskich udostępnia miejsca noclegowe na zasadach komercyjnych, traktując je jako ogólnodostępne. Celowe byłoby również uwzględnienie danych z urzędów administracji samorządowej w zakresie ewidencji apartamentów, pokoi gościnnych, kwater i innych obiektów, bądź pomieszczeń służących zakwaterowaniem. Ponadto – jak już wspomniano wcześniej – w strefie podmiejskiej Bydgoszczy znajduje się pewna liczba dawniejszych i obecnych ośrodków wypoczynkowych oraz podobnych zakładów noclegowych, z których większość przystosowana jest do całorocznego użytkowania (m.in. Pieczyska, Borówno, Chmielniki).

Inaczej też należałoby zdelimitować strefę podmiejską Bydgoszczy, nie ograniczając jej wyłącznie do obszaru powiatu ziemskiego bydgoskiego, a powiększając ją o środkową i południową część powiatu nakielskiego oraz północny skraj powiatu żnińskiego. Tereny te już obecnie odpowiadają zasadom ciągłości, zwartości oraz maksymalnej odległości względem centrum Bydgoszczy.

Literatura

Bydgoszcz. *Historia, kultura, życie gospodarcze*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1959;

Bydgoski Przegląd Turystyczny nr 0-27, 1992-98, RPK Bydgoszcz;

Ewidencja Skategoryzowanych Obiektów Hotelarskich wg stanu na 16 sierpnia 2012 r., 2012, Departament Planowania Strategicznego i Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu,

Grabiszewski M., 2009a, *Funkcja hotelowa w obiektach zabytkowych Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego* [w:] W. Maik, red. *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, IGiGP WSG Bydgoszcz;

Grabiszewski M., 2009b, *Adaptacja budowli zabytkowych na cele hotelowe* [w:] B. Szymgin, red., *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, Lubelskie Towarzystwo Naukowe PKN ICOMOS Politechnika Lubelska, Warszawa-Lublin;

Grabiszewski M., 2011/2012, *a) Hotele (baza noclegowa, inne obiekty hotelarskie), b) Hotele podmiejskie, c) Schronisko Młodzieżowe (Szkolne Schronisko Młodzieżowe, ul Sowińskiego 5)*, [w:] *Encyklopedia Bydgoska*, t. 1, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz,

Matczak A., Grabiszewski M. (współpraca), 2010, *Turystyczna baza noclegowa Bydgoszczy i jej wykorzystanie w latach 1979-2009*, Zeszyty Naukowe WSG, seria TiR nr 7, tom 15, WSG, Bydgoszcz;

THE STATE AND DISTRIBUTION OF HOTEL ACCOMMODATION IN BYDGOSZCZ AND IN THE SUBURBAN ZONE

Abstract

The article presents quantitative status, parameters (size, spatial-functional structure) and distribution of hotel facilities in Bydgoszcz and its suburban zone in 2013. The article, however, in particular is related to the problematic aspects of adapting the historic hotel-like accommodation from the second half of the 20th century to suit hotel accommodation purposes and continuing the accommodation function in historic facilities.

Key words: hotel accommodation, Bydgoszcz and its suburban zone.

**Mariusz Barczak,
Krzysztof Grochowski**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Planowanie strategiczne narzędziem rozwoju turystyki w obszarze Bydgoskiego Węzła Wodnego

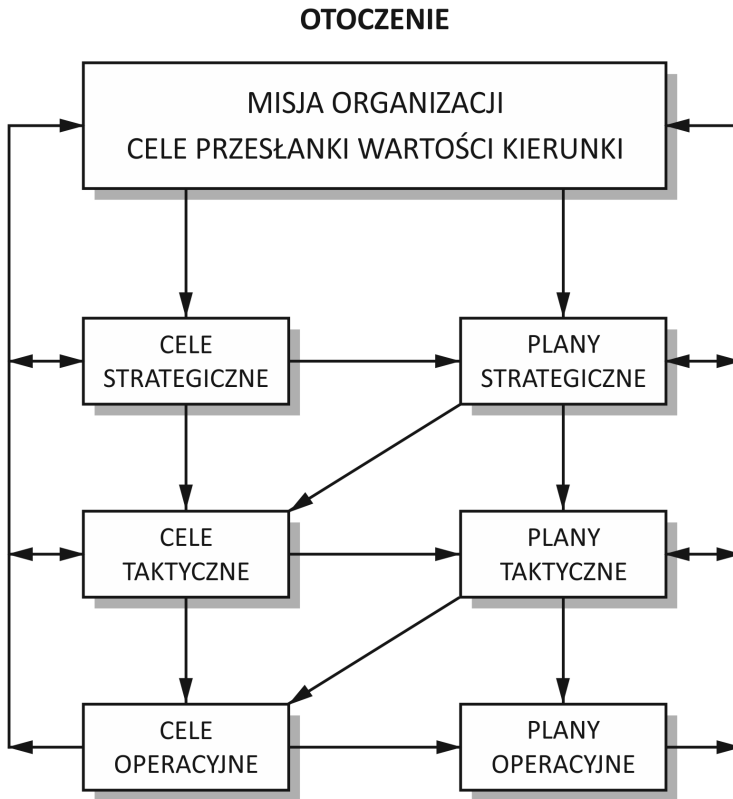
Zarys treści: W artykule dokonano analizy zewnętrznych i wewnętrznych czynników rozwoju turystyki w obszarze Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW). Wynikiem analizy jest wybór strategii normatywnej, która w przypadku BWW określona została jako strategia ekspansywna.

Słowa kluczowe: Bydgoski Węzeł Wodny (BWW), analiza tówswot, turystyka wodna śródlądowa, strategia, planowanie, planowanie strategiczne.

Istota planowania strategicznego

Punktem wyjścia naszych rozważań jest określenie, co stanowi istotę planowania. Planowanie jest pierwszą funkcją kierowniczą, którą musi wykonywać organizacja, a także szeroko upowszechnioną działalnością. Stosowana jest we wszystkich organizacjach, nie ma jednak dwóch organizacji, które by to robiły w identyczny sposób. Na rycinie 1 przedstawiono ogólny obraz procesu planowania, do jakiego przedsiębiorstwa próbują dążyć. Planowanie odbywa się w kontekście określonego otoczenia i jego zrozumienie jest pierwszym krokiem w tworzeniu planów. Opierając się na zrozumieniu otoczenia, menedżerowie muszą ustalić, co jest misją firmy. Z powołania firmy wynikają równolegle cele strategiczne i plany. Strategiczne cele i plany są podstawą opracowania planów taktycznych, natomiast cele i plany taktyczne kształtują cele operacyjne. Na koniec – cele i plany każdego szczebla mogą być również wykorzystywane jako podstawa przyszłej działalności na wszystkich szczeblach (Griffin 1999).

Ryc. 1. Proces planowania



Źródło: Griffin 1999, s. 200.

Zadaniem planowania w przedsiębiorstwie jest określenie i zbudowanie systemu planów cząstkowych wyrażonych wartościowo po stronie wydatków i (lub) wpływów. W ramach tych planów w formie pisemnej ustala się wyznaczone cele oraz działania i środki niezbędne do ich realizacji. Podstawą planowania są istniejące zasoby oraz przewidywane w nich zmiany. Cechy charakterystyczne planowania to:

- celowość – system planowania jest uzależniony od obowiązującej w danym czasie hierarchii celów, poprzez takie działanie można aktywnie kształtować zarządzanie przedsiębiorstwem;
- sposób kształtowania – rzeczowe, logiczne i czasowe następstwo wykonania planowanych zadań, czyli racjonalny sposób postępowania;

- nastawienie na przyszłość – rozpoznawanie i podejmowanie działań koniecznych do wykorzystania przyszłych szans lub uniknięcia potencjalnych niebezpieczeństw;
- tok postępowania – ta cecha odwołuje się do zmiennej współzależności planów cząstkowych, które narzucają istnienie stałego sprzężenia zwrotnego (Vollmuth 1993).

Biorąc pod uwagę hierarchizację celów oraz horyzont czasowy, można wyróżnić następujące rodzaje planowania:

- strategiczne – określa wizję przedsiębiorstwa i sformułowanie misji będącej fundamentem jego funkcjonowania;
- operacyjne (operatywne) – definiuje wytyczne planu strategicznego w formie liczb, nadając zbiorowy realny wymiar;
- plan taktyczny – plan skierowany na osiągnięcie celów taktycznych, opracowany w celu realizacji elementów planu strategicznego;
- plan długookresowy – plan obejmujący okres wieloletni, być może nawet okres kilku dziesięcioleci; najczęściej stosowane plany długookresowe to pięcioletnie lub dłuższe;
- plan średniookresowy – plan obejmujący okres od roku do pięciu lat;
- plan krótkookresowy – plan obejmujący okres jednoroczny lub krótszy;
- plan działania – służy do uruchomienia innego planu;
- plan realizacji – opracowany w celu zareagowania na nieprzewidziane okoliczności (Strategor 1999).

Jednym ze szczególnych rodzajów planowania jest planowanie strategiczne, określone przez następujące cechy:

1. Jest podejściem kompleksowym, które łączy proces decyzyjny, odniesiony do zadań kluczowych firmy, z analityczno-projekcyjnym wymiarem funkcji planowania.
2. Szeroki zakres planowania strategicznego obejmuje:
 - a) programowanie strategiczne:
 - strategię podstawowe;
 - strategię dziedzin gospodarowania;
 - strategię funkcjonalne;
 - b) opracowanie planów biznesowych.

3. Konkretyzuje i uściśla cele firmy.
4. Powinno się wyróżniać kreatywnością, innowacyjnością i adaptacyjnością.
5. Reprezentuje orientację na zewnątrz, zarówno przez spełnianie potrzeb i oczekiwań nabywców (społeczeństwa), jak i przez pozycję przedsiębiorstwa w otoczeniu konkurencyjnym.
6. Jest na ogół planowaniem długoterminowym.
7. Jest elementem koordynującym programy i plany funkcjonalne (Stabryła 2000).

Bydgoski Węzeł Wodny (BWW)

Kolejnym etapem pracy jest zwrócenie uwagi na istotną rolę Bydgoskiego Węzła Wodnego jako głównego czynnika rozwoju turystyki w naszym regionie. Turystyka ma bowiem nie tylko duże znaczenie społeczne, ale i gospodarcze. Bydgoski Węzeł Wodny¹ (BWW) jako ważny obszar recepcji turystycznej² w województwie kujawsko-pomorskim powinien aktywizować gospodarczo region, powodując m.in.:

- napływ kapitału,
- powstanie nowych miejsc pracy,
- zwiększenie obrotów wśród lokalnych firm,
- zwiększenie dochodów miejscowej ludności, a w efekcie
- zwiększenie wpływów podatkowych do budżetu miasta; zjawisko to nazywane jest efektem mnożnikowym w turystyce.

W takiej sytuacji przygotowanie narzędzi strategicznych w postaci strategii rozwoju turystyki, programów rozwoju produktów turystycznych, biznesplanów, studiów wykonalności ma podstawowe znaczenie dla regionu (Majewska 2008).

1 Bydgoski Węzeł Wodny; najcenniejszy zasób Bydgoszczy, element międzynarodowej drogi wodnej E-70 łączącej wschód i zachód Europy. Stanowi unikatowy związek cech hydrograficznych Brdy, Wisły, Kanału Bydgoskiego, strugi Flis i Kanału Górnonoteckiego wraz z naturalnymi i utworzonymi przez człowieka walorami o wartościach kulturowych, urządzenia wodne wraz z zabudową urbanistyczno-architektoniczną; w: *Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz 2006, s. 9.

2 Pojęcie 'obszar recepcji turystycznej' traktowane jest tu w ogólnym znaczeniu jako miejsce, do którego kieruje się ruch turystyczny i – zależnie od przedmiotu analiz w konkretnej sytuacji – może on oznaczać miejscowość, gminę lub region, w: A. Niezgoda, *Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Prace habilitacyjne 24, Poznań 2006, s. 9.

Miasto Bydgoszcz uczestniczy w programie UE INTERREG III B pt. „Wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych na potrzeby rozwoju regionalnego In Water”. W ramach tego programu przewiduje się przygotowanie studium wykonalności dla budowy i rozbudowy przystani i urządzeń wodnych z uwzględnieniem Bydgoskiego Węzła Wodnego jako najważniejszego waloru turystycznego regionu.

W dokumentach rangi krajowej zadanie „modernizacja BWW” zostało ujęte w Harmonogramie Zadań Gospodarki Wodnej do roku 2020 i wpisane pod pozycją 5.3.2. z realizacją na lata 2009–2017.

Oprócz wymienionych dokumentów, problemy i zagadnienia związane z BWW prezentowane są w następujących dokumentach strategicznych i planistycznych:

- Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2010 r.;
- Strategia Rozwoju Bydgoszczy do roku 2015;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta;
- Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2004–2008;
- Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Bydgoszczy;
- Plan Rozwoju Lokalnego.

Analiza TOWS/SWOT

Wszystkie wymienione dokumenty powinny opierać się na wnikliwej analizie otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego BWW. Jedną z metod planowania strategicznego jest analiza TOWS-SWOT, wykorzystywana m.in. w planowaniu strategicznym dla regionów. Analizę SWOT należy traktować jako odpowiedź, jak prowadzić analizę strategiczną i jak uwzględniać jej wyniki w planowaniu strategicznym. W takim rozumowaniu SWOT jest systematyczną oceną zewnętrznych i wewnętrznych czynników określających kondycję bieżącą i potencjał rozwojowy organizacji (w naszym przypadku regionu). Analiza ta oparta jest na podziale wszystkich czynników mających wpływ na bieżącą i przyszłą pozycję organizacji, czyli na:

- czynniki zewnętrzne w stosunku do organizacji i mające charakter uwarunkowań wewnętrznych,
- wywierające negatywny wpływ na organizację i mające wpływ na pozytywy (Gierszewska, Romanowska 2000).

Ze skrzyżowania tych dwóch podziałów powstają cztery grupy czynników:

- zewnętrzne pozytywne – szanse,
- zewnętrzne negatywne – zagrożenia,
- wewnętrzne pozytywne – mocne strony,
- wewnętrzne negatywne – słabe strony
(Gierszewska, Romanowska 2000).

Tab. 1. Klasyfikacja czynników wpływających na pozycję strategiczną organizacji w analizie SWOT

Zewnętrzne	Szanse	Zagrożenia
Wewnętrzne	Mocne strony	Słabe strony

Źródło: Gierszewska, Romanowska 2000, s. 210.

Celowym działaniem w analizie SWOT jest zidentyfikowanie czynników podstawowych, które mogą mieć znaczny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa (regionu). W tabeli 2 znajdują się pytania strategiczne, mające na celu wskazanie strategicznych czynników rozwoju organizacji.

Tab. 2. Analiza SWOT – lista pytań strategicznych

Potencjalne mocne strony	Potencjalne słabe strony
Znacząca pozycja? Wystarczające zasoby? Duża zdolność konkurowania? Dobra opinia u klientów? Uznany lider rynkowy? Dobrze przemyślane strategie funkcjonalne? Własna technologia? Konkurencja kosztowa? Doświadczona kadra kierownicza?	Brak jasno wytyczonej strategii? Słaba pozycja konkurencyjna? Brak środków? Niska rentowność? Brak liderów wśród kadry kierowniczej? Brak podstawowych umiejętności? Błędy we wdrażaniu strategii? Niemożność rozwiązania wewnętrznych problemów organizacyjnych?
Potencjalne szanse	Potencjalne zagrożenia
Pojawienie się nowych grup klientów? Wejście na nowe rynki? Integracja pozioma? Możliwość dywersyfikacji wyrobów? Możliwość podjęcia produkcji wyrobów komplementarnych?	Możliwość pojawienia się nowych konkurentów? Wzrost sprzedaży substytutów? Wolniejszy wzrost rynku? Niekorzystne rozwiązania systemowe? Podatność firmy na recesję i wahania koniunktury?

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Gierszewska, Romanowska 2000, s. 210.

Należy jednak pamiętać o tym, że analiza SWOT nie kończy się tylko na podziale czynników na szanse, zagrożenia, mocne i słabe strony. W następstwie tej analizy rozwinęły się metody pozwalające na wyznaczenie opcji strategicznego działania jednostki. Jedną z tych metod wyraża się w zaleceniu: „wzmacniaj silne strony, wykorzystując szanse, i jednocześnie eliminuj słabe strony, omijając zagrożenia” – jest to analiza TOWS/SWOT. Oprócz takiego zalecenia oferuje ona cztery normatywne strategie działania:

- strategia agresywna (maxi – maxi) – polega na maksymalnym wykorzystaniu efektu synergii występującego między silnymi stronami organizacji i szansami generowanymi przez otoczenie;
- strategia konserwatywna (maxi – mini) – polega na minimalizowaniu negatywnego wpływu otoczenia przez maksymalne i zarazem aktywne wykorzystanie potencjału tkwiącego w organizacji;
- strategia konkurencyjna (mini – maxi) – polega na eliminowaniu słabych stron funkcjonowania organizacji oraz budowaniu jej konkurencyjnej siły przez maksymalne wykorzystanie istniejących szans sprzyjających rozwojowi;
- strategia defensywna (mini – mini) – polega na zapewnieniu przetrwania przez minimalizowanie wpływu zarówno występujących wewnątrz słabości, jak i zagrożeń ze strony otoczenia (Obłój 2001).

Tab. 3. Proces formułowania strategii organizacji za pomocą analizy SWOT

Krok 1. Określenie profilu przedsiębiorstwa			
Czynniki wewnętrzne	Krok 4. Określanie słabych i mocnych stron przedsiębiorstwa		
	Krok 5. Sformułowanie wariantów strategicznych	Lista mocnych stron organizacji (S)	Lista słabych stron organizacji (W)
	Krok 6. Strategie taktyki działania		
Czynniki zewnętrzne	Krok 7. plan strategiczny		
Krok 2. Identyfikacja i ocena otoczenia przedsiębiorstwa	Lista szans w otoczeniu (O)	SO: Strategia maxi – max	WO: Strategia mini – maxi
Krok 3. Prognozy	Lista zagrożeń w otoczeniu (T)	ST: Strategia maxi – mini	WT: Strategia mini – mini

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Gierszewska, Romanowska 2000, s. 212.

W ramach uproszczenia zastosowań metody TOWS/SWOT podano zbiór czynności:

1. Zdefiniowanie listy szans, zagrożeń, silnych i słabych stron organizacji.
2. Przypisanie poszczególnym szansom, zagrożeniom, silnym i słabym stronom wagi określającej ich istotność z punktu widzenia ich wpływu na możliwość rozwoju organizacji.
3. Równoległe, tzn. „z zewnątrz do wewnątrz” i „od wewnątrz na zewnątrz”, zbadanie relacji zachodzących między silnymi i słabymi stronami a szansami i zagrożeniami, przy czym:
 - w analizie TOWS („z zewnątrz do wewnątrz”) posługujemy się następującymi pytaniami: Czy dane zagrożenia osłabiają kolejne siły? Czy dane szanse spotęgują występujące słabości? Czy dane zagrożenia spotęgują występujące słabości? Czy dane szanse pozwolą przewyciężyć istniejące słabości?
 - w analizie SWOT („od wewnątrz na zewnątrz”) posługujemy się następującymi pytaniami: Czy zidentyfikowane siły pozwolą wykorzystać szanse, które mogą wystąpić? Czy zidentyfikowane słabości nie pozwolą na wykorzystanie mogących się pojawić szans? Czy zidentyfikowane siły pozwolą na przewyciężenie mogących wystąpić zagrożeń? Czy zidentyfikowane słabości wzmocnią siłę oddziaływania mogących wystąpić zagrożeń? (Oblój 2001)

Analiza strategiczna dla Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW)

W analizie dotyczącej BWW wyróżniono następujące fazy:

- opracowano listę szans, zagrożeń, atutów i słabości BWW;
- przypisano każdemu z czynników indywidualnych wagę określającą stopień wpływu tych czynników na możliwości rozwojowe BWW;
- zbadano relacje między atutami i słabościami a szansami i zagrożeniami.

W przypadku stwierdzenia relacji między danymi czynnikami na przecięciu odpowiedniego wiersza i kolumny wpisywano „I”, przy braku relacji „O”. W celu uwiarygodnienia wyniku związanego z liczbą interakcji każdej z tablic przyjęto jednakowe liczby czynników zidentyfikowanych jako siły, słabe strony, szanse i zagrożenia.

Przeprowadzenie analizy stanowi przełomowy etap procesu planowania strategicznego. Dopiero tak wykonana ocena otoczenia zewnętrznego i wewnętrznego może stanowić podstawę formułowania celów strategicznych. Należy pamiętać, że nawet najszersza ewidencja silnych, słabych stron, szans i zagrożeń może okazać się mało istotna, gdy zabraknie oceny powiązań między nimi.

Tab. 4. Analiza TOWS/SWOT dla Bydgoskiego Węzła Wodnego

Sily	Waga	Słabe strony	Waga
Zadowalający stan urządzeń wodnych	0,1	Anonimowość walorów BWW wśród mieszkańców Bydgoszczy	0,2
Wysokie walory kulturowe oraz przyrodnicze obszaru	0,4	Brak reklamy i promocji stosownej do możliwości i potrzeb	0,2
Utworzenie BTOM i działania dotyczące opracowania wspólnej oferty turystycznej BTOM z BWW jako wiodącym walorem	0,3	Zbyt niskie nakłady finansowe, brak działań inicjatywnych	0,2
Pozytywne deklaracje instytucji oraz organizacji społecznych związanych z zarządzaniem i eksploatacją wód	0,1	Zła żeglowność na odcinku Dolnej Wisły oraz potrzeba pogłębienia Kanału i Brdy	0,2
Obecność bydgoskiego taboru pływającego na drogach wodnych	0,1	Brak zaangażowania mieszkańców w tworzenie oferty związanej z BWW	0,2
Szanse	Waga	Zagrożenia	Waga
Możliwość natychmiastowego uruchomienia szlaku	0,1	Niedocenianie BWW jako jednej z najważniejszych szans kreowania nowego wizerunku miasta Wrzez mieszkańców	0,3
Możliwość przystosowania do funkcji turystycznej, rekreacyjnej i wypoczynkowej urządzeń wodnych obszarów przybrzeżnych	0,2	Małe zainteresowanie firm turystycznych	0,2
Przywrócenie wizerunku Bydgoszczy jako miasta zwróconego ku rzece	0,2	Anonimowość BWW w kraju i w Europie	0,3
Wykorzystanie funduszy UE dla opracowań studialnych, projektowych i wdrożeniowych	0,2	Brak Narodowej Strategii Rozwoju Gospodarki Wodnej	0,1
Możliwość wpisania Kanału Bydgoskiego na listę UNESCO	0,3	Zastój w działalności inwestycyjnej i remontowej	0,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Koncepcja oferty turystycznej...* 2007.

Tab. 5. Czy pojawiające się zagrożenia osłabiają zidentyfikowane siły?

Zagrożenia Siły	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	0	0	0	0	1	0,1	1	0,1	3
2	0	0	0	0	0	0,4	0	0	4/5
3	1	0	0	1	1	0,3	3	0,9	1
4	1	1	1	1	0	0,1	4	0,4	2
5	0	0	0	0	0	0,1	0	0	4/5
Waga	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1				
Liczba interakcji	2	1	1	2	2				
Iloczyn wag i interakcji	0,6	0,2	0,3	0,2	0,2				
Ranking	1	3/5	2	3/5	3/5				
Suma interakcji							16		
Suma iloczynów								2,5	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6. Czy pojawiające się szanse wzmocnią zidentyfikowane siły?

Szanse Siły	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	0	0	1	1	0	0,1	2	0,2	5
2	0	1	1	0	1	0,4	3	1,2	1/2
3	0	1	1	1	1	0,3	4	1,2	1/2
4	1	1	1	0	1	0,1	5	0,5	3
5	1	1	1	1	1	0,1	4	0,4	4
Waga	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3				
Liczba interakcji	2	4	5	3	4				
Iloczyn wag i interakcji	0,2	0,8	1,0	0,6	1,2				
Ranking	5	3	2	4	1				
Suma interakcji							36		
Suma iloczynów								4,5	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 7. Czy pojawiające się zagrożenia spotęgują słabości?

Zagrożenia Słabości	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	1	1	1	0	1	0,2	4	0,8	2
2	1	1	1	0	0	0,2	3	0,6	3
3	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1
4	0	0	0	0	1	0,2	1	0,2	5
5	1	0	1	0	1	0,2	3	0,3	4
Waga	0,3	0,2	0,3	0,1	0,1				
Liczba interakcji	4	3	4	1	4				
Iloczyn wag i interakcji	1,2	0,6	1,2	0,1	0,4				
Ranking	1/2	3	1/2	5	4				
Suma interakcji							32		
Suma iloczynów								6,4	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8. Czy napotkane szanse umożliwią przezwycięzenie słabości?

Szanse Słabości	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1/2
2	1	1	1	0	1	0,2	4	0,8	3/4
3	0	1	1	1	1	0,2	4	0,8	3/4
4	0	0	0	1	1	0,2	2	0,4	5
5	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1/2
Waga	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3				
Liczba interakcji	3	4	4	4	5				
Iloczyn wag i interakcji	0,3	0,8	0,8	0,8	1,5				
Ranking	5	2/4	2/4	2/4	1				
Suma interakcji							40		
Suma iloczynów								8,2	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 9. Czy zidentyfikowane siły pozwolą wykorzystać pojawiające się szanse?

Szy Szanse	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	1	1	1	1	1	0,1	5	0,5	4
2	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1/2
3	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1/2
4	0	0	0	1	0	0,2	1	0,2	5
5	0	1	0	1	0	0,3	2	0,6	3
Waga	0,1	0,4	0,3	0,1	0,1				
Liczba interakcji	3	4	3	5	3				
Iloczyn wag i interakcji	0,3	1,6	0,9	0,5	0,3				
Ranking	4/5	1	2	3	4/5				
Suma interakcji							36		
Suma iloczynów								6,9	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 10. Czy zidentyfikowane słabości uniemożliwią wykorzystanie szans?

Słabe strony Szanse	1	2	3	4	5	Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
1	0	0	1	1	1	0,1	2	0,2	3
2	0	0	1	1	1	0,2	3	0,6	2
3	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1
4	0	0	0	0	0	0,2	0	0	4/5
5	0	0	0	0	0	0,3	0	0	4/5
Waga	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2				
Liczba interakcji	1	1	3	3	3				
Iloczyn wag i interakcji	0,2	0,2	0,6	0,6	0,6				
Ranking	4/5	4/5	1/2	1/2	1/2				
Suma interakcji							20		
Suma iloczynów								3,8	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 11. Czy zidentyfikowane siły pozwolą przewyciężyć zagrożenia?

Siły Zagrożenia	Siły					Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
	1	2	3	4	5				
1	0	1	1	1	0	0,3	3	0,9	2/3
2	1	1	1	1	1	0,2	5	1,0	1,0
3	0	1	1	0	1	0,3	3	0,9	2/3
4	0	0	1	1	0	0,1	2	0,2	4/5
5	1	0	1	0	0	0,1	2	0,2	4/5
Waga	0,1	0,4	0,3	0,1	0,1				
Liczba interakcji	2	3	5	3	2				
Iloczyn wag i interakcji	0,2	1,2	1,5	0,3	0,2				
Ranking	4/5	2	1	3	4/5				
Suma interakcji							30		
Suma iloczynów								6,6	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 12. Czy zidentyfikowane słabości wzmocnią niekorzystny wpływ zagrożeń?

Słabe strony Zagrożenia	Słabe strony					Waga	Liczba interakcji	Iloczyn wag i interakcji	Ranking
	1	2	3	4	5				
1	1	1	1	0	1	0,3	4	1,2	1/2
2	1	1	1	0	0	0,2	3	0,6	3
3	1	1	1	0	1	0,3	4	1,2	1/2
4	0	0	0	0	0	0,1	0	0	5
5	1	1	1	0	1	0,1	4	0,4	4
Waga	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2				
Liczba interakcji	4	4	4	0	3				
Iloczyn wag i interakcji	0,8	0,8	0,8	0	0,6				
Ranking	1/3	1/3	1/3	5	4				
Suma interakcji							30		
Suma iloczynów								6,4	

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 13. Zbiorcze zestawienie wyników analizy TOWS i SWOT dla BWW

Zagrożenia	Szanse	
<p>TOWS Liczba interakcji: 1 ważona liczba interakcji: 2,5</p> <p>TOWS-SWOT Liczba interakcji: 46 ważona liczba interakcji: 9,1</p> <p>SWOT Liczba interakcji: 30 ważona liczba interakcji: 6,6</p>	<p>TOWS Liczba interakcji: 36 ważona liczba interakcji: 4,5</p> <p>TOWS-SWOT Liczba interakcji: 72 ważona liczba interakcji: 11,4</p> <p>SWOT Liczba interakcji: 36 ważona liczba interakcji: 6,9</p>	Mocne strony
<p>TOWS Liczba interakcji: 32 ważona liczba interakcji: 6,4</p> <p>TOWS-SWOT Liczba interakcji: 62 ważona liczba interakcji: 12,8</p> <p>SWOT Liczba interakcji: 30 ważona liczba interakcji: 6,4</p>	<p>TOWS Liczba interakcji: 40 ważona liczba interakcji: 8,2</p> <p>TOWS-SWOT Liczba interakcji: 60 ważona liczba interakcji: 12</p> <p>SWOT Liczba interakcji: 20 ważona liczba interakcji: 3,8</p>	Słabe strony

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

Na podstawie analizy kombinacji czynników najwyższy wynik uzyskano (tab. 13) dla sytuacji typu SO (*strengths-opportunities*) – tzw. strategia maxi – maxi (ekspansywna). Wynik ukazuje sytuację, w której atuty dominują nad słabościami, zaś w otoczeniu przeważają szanse rozwojowe nad zagrożeniami (Gołębiowski 2001). W tych warunkach zasadne jest użycie mocnych stron Bydgoskiego Węzła Wodnego do wykorzystania szans występujących w otoczeniu. Może to przejawiać się intensywnym inwestowaniem przez rozbudowę oferty, agresywnym penetrowaniem rynku, ekspansją międzynarodową itd. Nie ma więc uzasadnienia dla tak małego wykorzystania najcenniejszego zasobu regionu bydgoskiego. Bydgoski Węzeł Wodny nie może być traktowany przede wszystkim (Dziewoński 1967, Zmyślony 2006) jako przedmiot poznania, ale

jako podmiot, narzędzie działania, dzięki któremu potencjał turystyczny regionu zostanie wykorzystany.

Planowanie strategiczne w turystyce nie jest więc zadaniem jednorazowym, które można zrealizować, mobilizując siły i środki do wykonania określonego przedsięwzięcia. To proces wymagający korygowania i aktualizowania. W rezultacie nigdy nie kończy się, lecz ulega modyfikacjom – jest to związane z koniecznością dostosowania strategii do zmieniających się warunków zewnętrznych i wewnętrznych. Zmiany dokumentów strategicznych nie powinny być zatem rozumiane w kategoriach błędów, lecz traktowane jako nieodzowne elementy tego procesu. Trzeba bowiem z góry założyć, że są one nieuniknione (Słodowa-Hełpa 2008).

W kontekście dokonanej analizy należy stwierdzić, że jednym z istotniejszych elementów rozwoju regionalnego powinien stać się BWW, dzięki czemu nastąpi wzrost znaczenia omawianego obszaru recepcji turystycznej, co wpłynie pozytywnie na rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

Literatura

- Gołębiowski T., 2001, *Zarządzanie strategiczne: planowanie i kontrola*, Wydawnictwo Difin, Warszawa, ss. 298, 306-308;
- Gierszewska G., Romanowska M., 2000, *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa, ss. 207-211;
- Griffin R.W., 1999, *Podstawy Zarządzania Organizacjami*, PWN, Warszawa, ss. 199-200;
- Koncepcja ofert turystycznej Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w ramach projektu In Water*, 2007, Wydawnictwo Tekst, Bydgoszcz;
- Majewska I., 2008, *Planowanie strategiczne kluczowym czynnikiem rozwoju turystyki w regionie lubelskim, materiały konferencyjne: Międzynarodowa Konferencja Naukowa: Potencjał turystyczny czynnikiem rozwoju regionalnego*, 11-12 września, Nałęczów;
- Nieżgoda A., 2006, *Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Prace habilitacyjne 24, Poznań 2006, s. 9;
- Obłój K., 2001, *Strategia organizacji*, PWE, Warszawa, ss. 182-184;
- Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego*, 2006, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz, s. 9;

Słodowa-Hełpa M., 2008, *Regionalne i lokalne strategie rozwoju*, wykład wygłoszony w Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, marzec 2008;

Stabryła A., 2000, *Zarządzanie strategiczne w teorii i praktyce firmy*, PWN, Warszawa – Kraków, ss. 219-220;

Strategor, 1999, *Zarządzanie firmą – strategie, struktury, decyzje, tożsamość*, PWE, Warszawa, ss. 415-444;

Zmyślony P., 2006, *Koncepcja systemu turystyki w regionie jako podstawa programowania rozwoju regionów turystycznych*, w: G. Gołębski (red.), *Turystyka w ujęciu podmiotowych i przestrzennym: człowiek, przestrzeń, środowisko*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań, s. 181;

Vollmuth H.J., 1983, *Controlling – planowanie, kontrola, zarządzanie*, Placet – Agencja Wydawnicza, Warszawa.

Strategic planning tool for the development of tourism in the Bydgoszcz Waterway region

Abstract

Elaborating strategic documents is being perceived as a basis for different initiatives and projects. Tourism is one of the most efficient factor of the regional development. In such situation elaborating professional strategic documents, tourism development strategies and tourism product development programmes plays a key role.

Key words: Bydgoszcz Waterway (BWW), analysis tows/swot, inland water tourism, strategy, planning, strategic planning.

Marek Chamot

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Duchowe i materialne dziedzictwo Kanału Bydgoskiego i jego turystyczne wykorzystanie

Zarys treści: Problematyka związana z Kanałem Bydgoskim jest ściśle związana z Bydgoskim Węzłem Wodnym. Na dziedzictwo kulturowe Kanału i całego węzła wodnego składa się ich materialny i duchowy wymiar. Szczególnie ten drugi wymaga szczegółowych badań, ponieważ badacze skupiali się dotychczas na materialnym dziedzictwie Kanału Bydgoskiego i jego otoczenia. Projekt pt. „Ludzie Bydgoskiego Węzła Wodnego” realizowany w Instytucie Kulturoznawstwa i Filozofii Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy przyniósł pierwsze konkretne efekty w postaci biogramów i zbioru relacji o pracy i życiu pracowników Kanału Bydgoskiego. Zastosowano metodę badawczą *oral history* (historii mówionej) uzupełnioną o kwerendę źródłową w Państwowym Archiwum w Bydgoszczy. W artykule podjęto próbę połączenia dziedzictwa kulturowego Bydgoskiego Węzła Wodnego z ofertą turystyczną i rekreacyjną miasta i regionu.

Słowa kluczowe: Kanał Bydgoski, Bydgoski Węzeł Wodny, Bydgoszcz, dziedzictwo kulturowe, dziedzictwo materialne, hydrotechnika, turystyka.

Wstęp

Tematyka Kanału Bydgoskiego podejmowana jest od wielu lat w kontekście wpisania go na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego. Kanał, jako unikatowy obiekt kultury hydrotechnicznej, jest świadectwem XVIII- i XIX-wiecznego dorobku miasta i regionu. Jego rola komunikacyjna i gospodarcza została dostatecznie opisana w przeciwieństwie do roli, jaką ma pełnić współcześnie, u progu XXI w. Artykuł jest kolejną próbą przedstawienia dziedzictwa kulturo-

wego Kanału Bydgoskiego - elementu Bydgoskiego Węzła Wodnego oraz możliwości jego turystycznego wykorzystania. W artykule przedstawione zostały wyniki projektu badawczego poświęconego duchowemu dziedzictwu kulturowemu i ludziom Bydgoskiego Węzła Wodnego. Wraz z dziedzictwem kultury materialnej, związanej z Kanałem Bydgoskim, rozważane są możliwości jego turystycznego wykorzystania.

Bydgoszcz na drodze wodnej E-70

Dokumentując materialny wymiar dziedzictwa kulturowego i historycznego, jaki reprezentuje sobą Kanał Bydgoski, można stwierdzić, że zbyt mało uwagi poświęcono ludziom Bydgoskiego Węzła Wodnego, którego integralną częścią jest Kanał. Zatem przystępując do określenia turystycznej funkcji, jaką Kanał Bydgoski ma w coraz większym stopniu do spełnienia, należy doprowadzić do tego, aby w badaniach nad jego dziedzictwem uwzględniono w równym stopniu materialną i duchową spuściznę tego najciekawszego zabytku techniki wodnej w regionie kujawsko-pomorskim. Dzięki niemu Bydgoszcz stała się ważnym punktem na międzynarodowej drodze wodnej E-70: Odra, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda i Wisła łączą Europę Wschodnią i Zachodnią. Rzeka Brda ma charakter naturalny, od połączenia z Kanałem Bydgoskim w górę, stanowi od granic miasta szczególnie atrakcyjny szlak turystyczny z Jeziorem Charzykowskim i zbiornikami zaporowymi. Powstały one w wyniku budowy stopni z elektrowniami wodnymi. Brda jest także uregulowana przez skanalizowanie na odcinku śródmiejskim z charakterystyczną miejską zabudową nadbrzeżną. Wraz z nią rzeka i kanał stanowią specyficzny zabytek, rodem jeszcze z XIX w.

Historia powstania Kanału Bydgoskiego

Dzięki naturalnym, atrakcyjnym walorom tego miejsca nastąpiła lokacja Bydgoszczy i w tym samym miejscu do Brdy został włączony Kanał Bydgoski. W XIX w. nastąpił rozwój, a nawet rozkwit miasta. Kanał planowany już w XVI w., powstał w latach 1773–1774. Był wielokrotnie przebudowywany i modernizowany. Łącznie z dolnymi odcinkami Brdy uregulowanej, stanowi dziś unikatowy zespół sprawnych urządzeń wodnych, o cennych walorach kulturowych. Zachowany system wodny wraz ze sprawnymi urządzeniami, założeniami architektoniczno-urbanistycznymi terenów nabrzeżnych, naturalnymi i utworzonymi ręką człowieka zasobami przyrodniczymi, stanowi Bydgoski Węzeł Wodny, uznawany za najcenniejszą część i dziedzictwo kulturowe miasta. Bydgoski Węzeł Wodny jest również szczególnie ważnym miejscem na mapie Polski. Przecinają się trzy szlaki dróg wodnych: pętla wielkopolska, pętla toruńska i kujawska. Fragmenty szlaków

w okolicach i granicach Bydgoszczy to ciągle zmieniający się krajobraz geograficzno-kulturowy z otoczeniem i budowlanymi urządzeniami nadrzeczными.

W samym mieście wiedzie w otoczeniu łąk nadnoteckich, gdzie łączy się Kanał Notecki i poprzez śluzy Osowa Góra i Prądy, kilkukilometrowym prostym odcinkiem wprowadza w obszar zabudowany. Kanał, odchylając się w kierunku północno-wschodnim, mija zamknięty odcinek szczególnie urokliwego Starego Kanału Bydgoskiego. Poprzez śluzę Czyżkówko i śluzę Okole z unikatowymi zbiornikami wyrównawczymi, wpływa na wody Brdy – naturalnej, płynącej z kierunku północnego oraz Brdy uregulowanej, płynącej w kierunku wschodnim do Wisły. Kolejna śluza – już w obszarze śródmiejskim – Śluza Miejska stabilizuje poziom wody na całym dolnym odcinku Brdy. Odcinek ten to unikatowa Wyspa Młyńska z otaczającymi ją wodami rzeki Brdy. Odnacza się ona niezwykłymi walorami kulturowymi i turystycznymi. Odnowiona Wyspa Młyńska będzie stanowić jeden z najistotniejszych elementów krajobrazu geograficzno-kulturowego Bydgoszczy i jednocześnie jedno z najatrakcyjniejszych miejsc turystycznych.

Dziedzictwo kulturowe Kanału

Dziedzictwem duchowym Bydgoskiego Węzła Wodnego, którego zasadniczym elementem jest Kanał Bydgoski, zajęto się w Instytucie Kulturoznawstwa i Filozofii Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy. Z inicjatywy Sebastiana Malinowskiego, przy współpracy Marka Chamota, Koło Naukowe Kulturoznawstwa zrealizowało projekt badawczy polegający na zebraniu wśród byłych pracowników Bydgoskiego Węzła Wodnego relacji oddających specyfikę, a także bogactwo życia bydgoszczan związanych z pracą na wodzie. Dotarło m.in. do barkarzy i hydrotechników. W ramach projektu naukowego „Ocalić od zapomnienia” został udokumentowany Kanał Bydgoski wraz z Brdą i jej przyrodniczym, geograficznym i urbanistycznym otoczeniem. Ingerencja w zebrane relacje była z założenia ograniczona. Główną zasadą było zachowanie maksimum autentyczności nagrywanych, spisywanych i opracowywanych redakcyjnie relacji. Projekt mieścił się w ramach metody oral history (historii mówionej), źródeł wywołanych. Był pierwszą większą próbą zachowania tego, co kolejnym pokoleniom mają do przekazania ludzie związani z Bydgoskim Węzłem Wodnym. Istnieje bowiem nadal spora luka w dziedzinie badań nad duchowym dziedzictwem związanym z Kanałem Bydgoskim. Nie ma opracowanego słownika twórców i pracowników Bydgoskiego Węzła Wodnego, chociażby na wzór znakomitego *Bydgoskiego Słownika Biograficznego* redagowanego przez Janusza Kutkę. W omawianym projekcie dodatkowym walorem było włączenie do badań młodego pokolenia kulturoznawców. Celem ich pracy było ocalenie od zapomnienia i utrwa-

lenie pamięci o wysiłku, jaki włożyli w tworzenie i funkcjonowanie Bydgoskiego Węzła Wodnego jego byli pracownicy. Jednym z nich jest Artur Sobiecki, wieloletni pracownik Żeglugi Bydgoskiej, barkarz i jednocześnie znakomity znawca interesującej nas problematyki. Nie rozstrzygając sporów historycznych odnoszących się do okoliczności powstania Kanału Bydgoskiego i jego roli w historii regionu i miasta, A. Sobiecki stwierdza, że „niezależnie od tego, jaka ludność przeważała w Bydgoszczy, nie da się zaprzeczyć, że Kanał i cała droga wodna związała miasto z transportem śródlądowym. Stworzyła wizerunek Bydgoszczy jako miasta nad Kanałem, a nie tylko nad Brdą, jak to było przed 1774 r. Należy jednak pamiętać, że Kanał miał swoją rację bytu tylko i wyłącznie w państwie pruskim. Jako arteria scalająca to państwo obejmujące tereny Pomorza Wschodniego i Kujaw. Mimo to jednak prawdopodobnie wszyscy mieszkańcy Bydgoszczy, i Niemcy, i Polacy, byli w jakiś sposób dumni z tego Kanału. Czuli w jakiś sposób jego wielkość i znaczenie. Może nie służył on polskości, ale podczas wszystkich lat jego funkcjonowania na pewno związało się z nim sporo Polaków, chociażby pływając po nim barkami” (Sobiecki i inni 2007). Natomiast zdaniem Gerarda Graczyka, inżyniera budownictwa wodnego związanego z realizacją wielu projektów hydrotechnicznych, Bydgoszcz jest unikatowym miejscem, w którym kompleksowo zachowało się dziedzictwo obiektów hydrotechnicznych. Są tu bowiem historyczne obiekty związane z Bydgoskim Węzłem Wodnym. Stanowią one przykłady sposobów wykorzystania wody przez hydrotechnikę. Gerard Graczyk uczestniczył w pracach remontowych śluz Starego Kanału w Bydgoszczy w 1993 r. Oprócz oczyszczenia dna całego Kanału odrestaurowano kolejno trzy śluzy: VI przy ul. Bronikowskiego, IV przy ul. Wrocławskiej, V przy ul. Czarna Droga. Prace te były pierwszym etapem rewitalizacji Starego Kanału Bydgoskiego. Prace rewitalizacyjne nie zostały wówczas dokończone, choć w planach były także ścieżki rowerowe wzdłuż Kanału. Interesujący jest także pogląd G. Graczyka dotyczący miejsca Kanału Bydgoskiego w całym układzie regionalnych dróg wodnych. Dla podkreślenia, że w Bydgoszczy mamy do czynienia z Wisłą i Brdą skanalizowaną i spławną, powinno używać się nazwy ‘Bydgoski Węzeł Wodny’. Jego częścią jest także Kanał Bydgoski z wieloma urządzeniami hydrotechnicznymi, pozwalającymi w różny sposób wykorzystywać wodę oraz – w razie potrzeby chronić przed nią. Zatem węzeł wodny w Bydgoszczy obejmuje ok. 30 budowli hydrotechnicznych i w związku z tym nie tylko Kanał Bydgoski powinien być objęty opieką konserwatorską i działaniami rewitalizacyjnymi. Projekt „Ludzie Bydgoskiego Węzła Wodnego” zawiera opracowania biograficzne dotyczące postaci związanych z Kanałem Bydgoskim: Bogusława Drężka – długoletniego kierownika Nadzoru Wodnego w Brdyjściu, a także specjalistę do spraw eksploatacji wód i obiektów hydrotech-

nicznych; barkarzy - Jerzego Szmida, Edwarda Drażkowskiego, Jana Tuszyńskiego oraz hydrotechnika - Józefa Wawrzyniaka.

Związki i organizacje zrzeszające pracowników Bydgoskiego Węzła Wodnego

Alina Kołaczyk, współautorka omawianego projektu opracowała związki i zrzeszenia zawodowe związane z Bydgoskim Węzłem Wodnym, w tym z Kanałem Bydgoskim. Przeprowadzona kwerenda źródłowa w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy wykazała różnorodność organizacji grupujących barkarzy, hydrotechników i właścicieli innych jednostek pływających po Kanale Bydgoskim. Z zawartości obfitej dokumentacji wyłania się obraz pracy i życia barkarzy, którzy pracowali i żyli całymi rodzinami na barkach: wykonywali ten sam zawód, mieli wspólne sprawy, interesy, tworzyli własne obyczaje – słowem – tworzyli własną specyficzną kulturę. Właśnie ta kultura życia codziennego barkarzy czeka na swoich badaczy. Informacje na ten temat znajdują się w bydgoskim archiwum, za sprawą zgromadzonych tam archiwaliów po następujących stowarzyszeniach: Zrzeszeniu Właścicieli Berek i Holowników Żeglugi Śródlądowej (od 1934 r.), Pomorskim Związku Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej (od 1935 r.), Polskim Zrzeszeniu Zawodowym Właścicieli Berek i Statków „Jedność”. W 1938 r. doszło do łączenia się zrzeszeń i powstał Pomorski Związek Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej z centralą w Bydgoszczy i oddziałami w większych portach na Wiśle. Prezesem centrali został Ludwik Wojtkowski, jego zastępcą Wiktor Kaczyński. Założono agenturę Pomorskiego Związku Właścicieli Statków Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku. Po wojnie w 1945 r. na mocy Rozporządzenia ministra komunikacji związek przeszedł pod zarząd państwowy. Od tej pory właściciele berek i holowników mogli zrzeszać się tylko w ramach Związku Zawodowego Transportowców z centralą w Warszawie. Warto zauważyć, że w zbiorach Archiwum Państwowego w Bydgoszczy zachował się cenny dokument – spis właścicieli berek z lat 1945–1947, zawierający 200 właścicieli pod zarządem państwowym, 47 berek prywatnych zarekwirowanych przez władze sowieckie oraz zestawienie 131 berek transportujących.

Rola Muzeum Kanału Bydgoskiego

W październiku 2006 r. z inicjatywy historyka, nauczyciela, miłośnika Bydgoszczy – Sebastiana Malinowskiego – powstało Muzeum Kanału Bydgoskiego. Od marca 2008 r. pieczę nad muzeum sprawuje Tomasz Izajasz, absolwent historii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

We wrześniu 2008 r. odbył się festyn „Dni Kanału Bydgoskiego” połączony ze spływem kajakowym, organizowanym przez RTW Bydgosztia.

W planach jest również stworzenie koła dyskusyjnego, którego zadaniem byłoby omawianie spraw związanych z dziedzictwem kultury materialnej i duchowej Kanału. Sprowadzenie barki jest jednym z celów Muzeum Kanału Bydgoskiego. Pomysł zyskał poparcie środowiska barkarzy i hydrotechników. Byłoby to znaczącym wzbogaceniem oferty muzealnej i turystycznej Bydgoszczy. Muzeum wzbogaci się także o wyodrębnioną salę do lekcji muzealnych, która będzie wyposażona w sprzęt audiowizualny. Dzięki Sebastianowi Malinowskiemu młodzież bardzo chętnie i bezinteresownie angażowała się w sprawy muzeum.

Park kulturowy

Wzdłuż Kanału Bydgoskiego ma szansę powstać pierwszy park kulturowy, stworzony w celu promocji walorów turystycznych tych terenów i ochrony zabytków. Według Marka Rubinkiewicza, byłego kujawsko-pomorskiego konserwatora zabytków, udało się wpisać Kanał do rejestru zabytków: „To był bardzo długi proces. Teraz mamy szansę na objęcie go jeszcze jedną formą zabezpieczenia. Park kulturowy gwarantuje nie tylko ochronę tego obiektu, ale pozwala spojrzeć całościowo. Chronione będą również cały krajobraz i środowisko wokół Kanału. Jedną z podstawowych zalet takiego projektu jest możliwość ubiegania się o różne dotacje”. Park kulturowy zapewnia również zrównoważony rozwój. Mieszkańców powinna zainteresować przede wszystkim wizja rozwoju turystyki bezpośrednio związanej z Kanałem Bydgoskim i jego materialnym oraz duchowym dziedzictwem. Na rekonstruowanej Wyspie Młyńskiej znajduje się bulwar Młynówki z wartkim nurtem czystej rzeki i sąsiadującymi kamienicami. Dalej trasa turystyczna prowadzi wzdłuż ul. Św. Trójcy obok zabytkowego kościoła, następnie obok monumentalnego gmachu Technikum Mechanicznego dociera się do Starożytności Kanału Bydgoskiego. Ścieżki spacerowe prowadzą wzdłuż kanału i pomnikowych drzew, gdzie mija się 230-letnie odrestaurowane śluzę. W tej sprawie wypowiadał się także Sławomir Marcysiak, miejski konserwator zabytków w Bydgoszczy. Uważa, że „tereny nad Kanałem Bydgoskim idealnie nadają się na park kulturowy. Sam Kanał jest już chroniony, a teraz zatroszczymy się o jego otulinę. Projekt stwarza szansę ożywienia tych terenów. Jednym z zadań zarządu parku będzie promocja turystyki. Chcielibyśmy, aby ta arteria tętniła życiem”. Projekt uzyskał wsparcie ze strony Fundacji Kanału Bydgoskiego. Zarząd nad terenami zielonymi sprawuje Urząd Miasta Bydgoszczy, przy współpracy z konserwatorem przyrody – ze względu na obecność drzew będących pomnikami przyrody. Park położony jest między torami kolejowymi od zachodu i północy oraz wzdłuż ul. Nad Kanałem i Rondem Grunwaldzkim od wschodu i ul. Nakielską od południa. Powierzchnia terenu to prawie 49 ha rozciągających się po obu stronach jednej

z istniejących do dziś odnóg Starego Kanału Bydgoskiego. W jego obrębie znajdują się dwie czynne śluzy: przy ul. Wrocławskiej i przy ul. Czarna Droga. Park składa się z trzech części o różnym stopniu zagospodarowania, połączonych ze sobą w naturalny sposób. W parku rosną drzewa i krzewy liściaste różnych gatunków, jeden modrzew i kilkanaście sosen zwyczajnych zgrupowanych przy kościele pw. Miłosierdzia Bożego. Na trawnikach występują ziarnopłon wiosenny i złoć żółta, a spośród drzew olsza czarna. Występują także kasztanowce białe, lipy drobno-listne, wiąz szypułkowy. Najcenniejszymi drzewami są pomniki przyrody: olchy czarne, topole czarne, olsza czarna szypułkowa, dąb szypułkowy. Status pomnika przyrody topole uzyskały 8 lutego 1955 r. (było ich wtedy 40 sztuk), a olsze 10 grudnia 1987 r. Są to obecnie drzewa 100-, 160-letnie. Nad Starym Kanałem Bydgoskim znajdują się również inne drzewa o rozmiarach kwalifikujących do objęcia ich ochroną pomnikową, w tym: wiąz szypułkowy, klony srebrnolistne i lipa drobno-listna. Na terenie parku rośnie na niewielką skalę las iglasty z sosną zwyczajną, łęg z olszą, jesionem i wiązem oraz las liściasty z lipą, klonem i kasztanowcem. Każdy z nich rośnie na innej glebie i różni się roślinnością runa. W części zachodniej Kanału, przy brzegach, znajduje się roślinność szuwarowa z arcydzię-głem litworem, tatarakiem zwyczajnym i trzcina pospolitą. Kanał jest miejscem dogodnym dla ptactwa wodnego: kaczek krzyżówek, kurek wodnych i łysek. W bezpośrednim sąsiedztwie Kanału żyją kosy, szpaki, drozdy.

Turystyczne wykorzystanie Kanału

Stary Kanał jest także znakomitym miejscem dla wędkarstwa. Ożywienie szlaku turystyczno-rekreacyjnego wzdłuż Kanału wymaga jednak nakładów i inwestycji. Planowane są w związku z tym mariny, mała gastronomia, baza noclegowa, trasy spacerowe, ścieżki rowerowe. Muzeum Kanału Bydgoskiego należałoby rozbudować, a zbiory wzbogacić o świadectwa kultury duchowej związane z życiem barkarzy i hydrotechników. Oryginalna barka z wyposażeniem umieszczona na Kanale oraz udostępniona zwiedzającym byłaby wyjątkową atrakcją turystyczną w skali kraju. Na tak utworzonej trasie turystycznej znajdują się także cenne zabytki sztuki inżynierskiej. Są nimi mosty bydgoskie. Dwa z nich w rejonie Starówki przetrwały w stanie nienaruszonym II wojnę światową: most Królowej Jadwigi z końca XIX w. o konstrukcji żelbetowej i mosty kolejowe w ciągu ul. Zygmunta Augusta o konstrukcji ceglanej łukowej z XIX w.

Turystyka wodna

Z rozwojem turystyki wokół Bydgoskiego Węzła Wodnego łączy się turystyka wodna. W pobliżu Bydgoszczy powstało wiele szlaków kajakowych. Na terenie

miasta znajduje się stacja wodna PTTK z ośrodkiem domków turystycznych. Można wypożyczyć kajaki i dokonać spływu Brdą. Od kwietnia do października kursuje tramwaj wodny. Rzeka Brda przepływa przez centrum miasta i Starówkę. Wiele arterii komunikacyjnych przebiega wzdłuż rzeki. Umożliwia to wykorzystanie drogi wodnej jako naturalnego traktu, po którym może kursować środek transportu miejskiego. W sezonie kursuje co godzinę niewielki statek. Turystyka łączy się w tym przypadku ze względami użytkowymi. Wykorzystując Bydgoski Węzeł Wodny, można dopłynąć aż do jezior pałuckich lub Gopła, lub też Notecią na zachód aż do Odry. Brda natomiast jest dostępna dla kajaków na długości 233 km i przebiega przez liczne jeziora Pojezierza Pomorskiego, Bory Tucholskie, Zalew Koronowski, Bydgoszcz, ujście do Wisły. Jest to jeden z najatrakcyjniejszych szlaków w Polsce. W latach 60. spływał Brdą Karol Wojtyła. Przy rzece znajduje się m.in. 5 stanic wodnych PTTK i liczne ośrodki wypoczynkowe.

Spójny produkt turystyczny

Szlak turystyczny wzdłuż Bydgoskiego Węzła Wodnego powinien łączyć się z innymi sąsiadującymi atrakcjami turystycznymi. W Bydgoszczy jest wiele atrakcyjnych turystycznie miejsc i obiektów, które dopiero w ostatnim czasie zostały odkryte, a stanowią dziedzictwo historyczne i kulturowe miasta. Należy do nich podziemna trasa turystyczna na terenie poniemieckiej fabryki DAG. Położona jest i odseparowana na zamkniętym terenie Zakładów Chemicznych „Zachem” od 1945 r. Należy ona do jednego z dwóch zabytków niemieckiej architektury przemysłowej w Polsce. Jesienią 1939 r. Niemcy rozpoczęli, przy pomocy ok. 40 tys. pracowników przymusowych, budowę zakładu zbrojeniowego Dynamit AG Vorm Alfred Nobel & CO Bromberg ukrytego w lasach Puszczy Bydgoskiej w Łęgnowie (dzisiaj w granicach Bydgoszczy). Do dziś zachowało się kilkaset obiektów poprzemysłowych nieraz połączonych podziemnymi tunelami i kilkadziesiąt betonowych bunkrów przeciwlotniczych. Przez 60 lat obiekty były niedostępne dla osób postronnych, niewykorzystywane przez Zachem. Porosły lasem i w takim stanie przetrwały do dziś. Zdaniem Roberta Grochowskiego, archeologa i historyka bydgoskiego, stanowią unikatowy w skali Europy przykład hitlerowskiej fabryki zbrojeniowej z okresu II wojny światowej. Natomiast w lasach wokół Bydgoszczy znajduje się wiele pohitlerowskich schronów przeciwlotniczych. W lasach Łęgnowa, stosunkowo niedaleko od Bydgoskiego Węzła Wodnego, znajduje się wiele obiektów wojennych – bunkrów, transzei, schronów ze stropami porośniętymi trawą, a także baraki mieszkalne dla więźniów, osiedle „awaryjne” dla dawnych dygnitarzy hitlerowskich położone w środku lasu, pozostałości wież strażniczych, dziesiątki kilometrów ramp kolejowych i dróg, tzw. betonówek.

W lasach Osowej Góry jako pozostałości po hitlerowskim zakładzie Luftmunitionsanstalt 1/II Bromberg zwanym „Muna”, znajdują się 3 ogromne zakopane w ziemi betonowe schrony. W lasach Osowej Góry na zamkniętym terenie znajdują się pozostałości fabryki i miejsce wyrzutni hitlerowskich rakietowych pocisków przeciwlotniczych. W tej części zakładów zatrudniano wyłącznie Niemców. Zakład zaopatrywano ciężarówkami, które jeździły tylko nocą. Produkcja była ściśle tajna. W II połowie 1944 r. wzbijały się w powietrze testowane pociski. W 1945 r. armia radziecka wywozła wyposażenie, a infrastruktura została zniszczona. Miejsce, które jest teraz niedostępne, nadawałoby się do wykorzystania także w celach turystycznych. We wszystkich wymienionych obiektach można prowadzić w przyszłości lekcje poglądowe historii. Stanowią one zatem bardzo duży potencjał, wynikający z wysokiej wartości obiektów kultury materialnej i duchowej. Jednak w pierwszym rzędzie na uwagę zasługuje niespotykane skupienie zabytkowych urządzeń hydrotechnicznych. W mieście i okolicach znajduje się ich kilkanaście. Są to przede wszystkim śluzy: trzy zabytkowe starego kanału zbudowane w 1773 r., przebudowane w 1804 r., a w latach 1988–1994 gruntownie odnowione. Dwie śluzy nowego kanału zbudowane w latach 1910–1915. Jest to także Śluza Miejska w obrębie Starego Miasta. Trzy śluzy znajdują się w Brdującym, w tym jedyny w Polsce jaz walcowy. Na Starym Mieście są także podpiętrzające jazy z trasą kajakarstwa górskiego. W Smukale na Brdzie znajduje się tama tworząca zalew, wykorzystywany także w celach rekreacyjnych i turystycznych.

Można wymienić wiele przykładów wykorzystania węzłów wodnych w nowy sposób w Europie. Za Aleksandrem T. Najdą z Bydgoszczy przytoczę przykład z Anglii: „Sieć kanałów wodnych – dla celów transportowych – Wielkiej Brytanii wynosiła 1 800 mil i pochodziła nawet z XVII i XVIII w. Przez kilkadziesiąt lat Anglicy potrafili zmienić społeczną świadomość mieszkańców i radykalnie ich opinie na temat kanałów. Z brzydkich, zaniedbanych obiektów, będących przeszkodą w komunikacji i zagospodarowaniu przestrzennym, kanały przeistoczyły się w źródło historycznej wiedzy, oferując jednocześnie nowe możliwości turystyczne, rekreacyjne i biznesowe” (Najda 2006).

Podsumowanie

Wieloletnie badania nad historią i dziedzictwem kulturowym Kanału Bydgoskiego wykazały bogatą spuściznę tego unikatowego w skali kraju obiektu. Szersze badania nad duchowym wymiarem tej spuścizny sprawią, że historia Kanału Bydgoskiego, będzie wzbogacona o biografie ludzi związanych z Bydgoskim Węzłem Wodnym, a przez to jeszcze atrakcyjniejsza. Postulat kontynuowania badań z zakresu życia codziennego rodzin barkarzy i hydrotechników związanych z Bydgo-

skim Węzłem Wodnym znakomicie uzupełni lukę w naszej wiedzy o samym Kanale Bydgoskim. Realizowane projekty rewitalizacji oraz wykorzystania dla celów turystycznych i rekreacyjnych zasługują na wsparcie także ze środków unijnych.

Literatura

- Badtke M., 2006, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz;
- Banach W., 2007, *Nad Starym Bydgoskim Kanałem*, Bydgoszcz;
- Kołączyk A., 2007, *Nad Starym Bydgoskim Kanałem*, „Promocje Kujawsko-Pomorskie. Nauka. Kultura. Środowisko”, nr 7-12, s. 26-27;
- Nayda T.A., 2006, *Przyszłość żeglugi Bydgoskiego Węzła Wodnego*, „Promocje Kujawsko-Pomorskie. Nauka. Kultura. Środowisko”, nr 7-12, s. 11-12;
- Ośrodek Działań Ekologicznych „Źródła” w Łodzi*, www.zrodla.org;
- Park nad Kanałem Bydgoskim*, www.promedia.pl/showturystyka.php,
<http://kuj-pom.parki.org/Bydgoszcz-nad-kanalem>,
- Sobiecki A., Bieliński R., Dominowski A., Imiołek K., Kołączyk A., Kowalski Ł., Wróblewska M.A., 2007, *Ludzie Bydgoskiego Węzła Wodnego*, Bydgoszcz;
- Winid W., 1928, *Kanał Bydgoski*, Warszawa.

Non-material and material heritage of the Bydgoszcz Channel and its advantages to tourism

Abstract

The subject field of the Bydgoszcz Channel has always been inextricably associated with the Bydgoszcz Water Junction. The cultural heritage of the Channel and the entire water junction encompasses their material as well as non-physical dimensions. Since the material aspects of the Channel and the Bydgoszcz Water Junction has on numerous occasions been examined by researchers, is the latter dimension that requires more attention and consideration. The first effects of the project entitled “People of the Bydgoszcz Water Junction”, which is currently being conducted at the Institute of Culture and Philosophy at the University of Economy in Bydgoszcz may be noticed in the form of biographies and a collection of stories dedicated to the employees of the Bydgoszcz Channel. The methodological tools applied in this research are: oral history method, which has been supplemented with the query method and information sought at the National Archives in Bydgoszcz. This paper seeks to join the theme of the cultural heritage of the Bydgoszcz Water Junction with a tourist and recreational offer related with this town and region..

Key words: the Bydgoszcz Channel, the Bydgoszcz Water Junction, cultural heritage, material heritage, hydro-technology, tourism.

Aleksandra Kowalczyk

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Analiza walorów turystyczno-rekreacyjnych przestrzeni miejskiej Bydgoszczy na podstawie modelu ekologicznego „płaty – korytarze” oraz koncepcji miasta jako siatki zdarzeń

Zarys treści: Artykuł zawiera analizę atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej przestrzeni miejskiej Bydgoszczy. Do strukturalizacji przestrzeni zastosowano model ekologiczny „płaty-korytarze”. Wydzielono kulturowe węzły miejskie, płaty, punkty i korytarze o dużej atrakcyjności rekreacyjnej i turystycznej. Przyjęty model miasta pozwala przedstawić jego przestrzeń jako siatkę zdarzeń, które miały miejsce w historii i dzieją się obecnie i stają się doświadczeniem przestrzeni miasta, ponieważ pozostawiły w niej „ślady”. To doświadczenie może być przedmiotem zainteresowania mieszkańców i turystów wywołując rozmaite odczucia: estetyczne, duchowe, kulturalne, itp.

Słowa kluczowe: model ekologiczny „płaty – korytarze”, przestrzeń, siatka zdarzeń.

Wprowadzenie

Bydgoszcz leży na pograniczu dwóch jednostek fizycznogeograficznych, Pojezierza Pomorskiego od północy i Pojezierza Wielkopolskiego od południa. Granicę między nimi stanowi Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka, która w średniowieczu była również północną granicą ówczesnego państwa polskiego. Położenie i zasięg terytorialny miasta jest związany z rzeką Brdą. Rozwój przestrzenny miasta, w przeszłości, ograniczały bagna i moczary pradoliny, nieco później jej wysokie skarpy a obecnie lasy otaczające miasto od północy i południa oraz od wschodu, podlegające ochronie, obszary Doliny Dolnej Wisły.

Charakterystyczną cechą przestrzeni miejskiej Bydgoszczy jest duże zróżnicowanie typów rzeźby terenu w wyniku występowania równinnych obszarów pradoliny Noteci i doliny Wisły, ich stoków krawędziowych, wysoczyzn morenowych w północnych częściach miasta oraz stoków i równin sandrowych na południu. Miasto od południa i północy otaczają lasy sosnowe, natomiast od zachodu otwiera się rozległa przestrzeń w dolinę Noteci, a od wschodu w stronę doliny Wisły. Powstanie i rozwój miasta był i jest związany z doliną Brdy, co miało decydujący wpływ na równoleżnikowy zasięg terytorialny oraz strukturę miasta.

Położenie Bydgoszczy na wschodnim krańcu pradoliny Toruńsko-Eberswadzkiej, w pobliżu ujścia Brdy do Wisły i przy wybudowanym 1774 r. kanale, który połączył Wisłę z Notecią i Odrą miało duży wpływ na rozwój miasta. Dowodem materialnym tego rozwoju są obiekty hydrotechniczne, gospodarcze i kulturowe w przestrzeni miejskiej Bydgoszczy oraz zapisane w historii miasta wydarzenia. Bydgoszcz była często „odwiedzana” przez monarchów i wielkich dowódców ówczesnych czasów.

Miasto przybrało formę równoleżnikowego (obecnie rozbudowanego na północ i południe) pasa ciągnącego się po obu brzegach Brdy. Pasmowy kształt obszaru miejskiego Bydgoszczy powoduje, że długość granic Bydgoszczy w stosunku do jej powierzchni jest znaczna, dzięki czemu miasto ma rozległy kontakt z otaczającymi ją od północy i południa lasami.

Cel i metody badań

Celem artykułu nie jest prezentacja obiektów atrakcji turystycznej Bydgoszczy, lecz próba analizy walorów turystyczno-rekreacyjnych przestrzeni miejskiej, zarówno dla mieszkańców jak i gości-turystów, którą można przedstawić jako zdarzenia wynikające z ruchu. Roman Ingarden (1987) kładł nacisk na związek zdarzenia z jego otoczeniem i uważał, że doświadczenie miasta jest zdarzeniem.

Autorka artykułu zamierza przedstawić przestrzeń miejską Bydgoszczy jako tło wydarzeń, które miały miejsce w przeszłości lub są tworzone współcześnie i mogą być przedmiotem zainteresowania i zadumy. Teza ta odwołuje się do koncepcji miasta jako zdarzenia (Rewers 2005). Miasto definiowane jest tutaj jako tkanka zdarzeń, a przestrzeń miasta jako siatka zdarzeń. Pojęcie zdarzenia rozpatruje się nie tylko w kategoriach architektoniczno-urbanistycznych, lecz także w aspekcie powiązania i nawarstwiania wiązki zdarzeń konstytuujących przestrzeń miejską. Według Heisenberga (1962) „świat staje się zrozumiały jako skomplikowana siatka zdarzeń, w której połączenia różnego rodzaju następują po sobie lub zachodzą na siebie, lub łączą się i w ten sposób określają bu-

dowę całości”. Podstawowe elementy strukturalno-funkcjonalne miasta można porównać do modelu ekologicznego „tła, płatów i korytarzy oraz węzłów” (Forman 1955). Wydaje się, że metoda ta może być również przydatna do gromadzenia i przetwarzania informacji o krajobrazie miejskim jako podstawy kreowania funkcji turystycznej miasta.

Podział przestrzeni miejskiej według metody „płaty i korytarze”, które w mieście są antropogenicznego pochodzenia pozwoli spojrzeć na przestrzeń miejską jako układ wzajemnie powiązanych przestrzeni o różnych funkcjach, w tym przypadku, głównie turystycznej i rekreacyjnej. Ta systemowa analiza atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej miasta ma znaczenie praktyczne w informacji turystycznej oraz marketingu miejskiego

Model „płaty-korytarze” przestrzeni miejskiej Bydgoszczy tworzą następujące elementy:

Tło – przestrzeń miasta stanowiąca różnorodne fragmenty przestrzeni miejskiej złożonej ze skupienia elementów przyrodniczych i antropogenicznych wzajemnie na siebie oddziałujących. Wraz z rozwojem miasta ubywa przestrzeni z elementami przyrodniczymi.

Płaty – formy rozległe w przestrzeni miejskiej, mogące pełnić różne funkcje, na przykład:

- tereny zabudowane, w tym dzielnice miejskie wraz z ich infrastrukturą rekreacyjną,
- parki miejskie i zieleńce,
- wieloprzestrzenne obiekty rekreacyjno-handlowe.

Węzły - przestrzenie centralne miasta, w których „zbiega” się wiele głównych ulic miasta. Są to głównie:

- centra historyczne miasta, miejsca zgromadzeń mieszkańców oraz miejsca wypoczynku,
- przestrzeń śródmiejska, która pełni funkcje administracyjną, handlową,
- kulturową i rekreacyjną.

Miejsca o charakterze punktowym w przestrzeni miejskiej:

- obiekty zabytkowe i obiekty życia kulturowego oraz religijnego,
- pojedyncze obiekty zabytkowe,
- kościoły,

- pojedyncze osobliwości miasta,
- punkty widokowe- miejsca, które umożliwiają powiększenie rozległości horyzontalnej.

Formy pasmowe: korytarze - ciągi komunikacyjne, których zadaniem jest łączenie obszarów węzłowych, płatów i osobliwości punktowych w jedną spójną sieć miejską. Korytarzami są: ulice i mosty, trasy spacerowe, ścieżki rowerowe, stoki krawędziowe.

Podstawowe elementy strukturalno-funkcjonalne bydgoskiej przestrzeni miejskiej według przyjętego modelu badań oraz ich atrakcyjność turystyczna i rekreacyjna

Miejskie obszary węzłowe pełnią różne funkcje - administracyjne, handlowe, rekreacyjne, są miejscami spotkań i uroczystości ogólnomiejskich. W Bydgoszczy węzłami, w których skupia się „życie kulturalne” i wypoczynek są:

- Wyspa Młyńska,
- Stare Miasto,
- Śródmieście,
- Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku,
- obiekty handlowo-rekreacyjne (m.in. Galeria Focus),
- w planach jest budowa centrum handlowo-rekreacyjnego na terenie byłych zakładów „Makrum”.

Walory kulturowe i rekreacyjne Wyspy Młyńskiej i jej otoczenia

Węzeł Wyspy Młyńskiej (6 ha powierzchni) z Wenecją Bydgoską pełni funkcje rekreacyjną, kulturową oraz biznesową.

Wyspa leży pomiędzy głównym nurtem rzeki Brdy a jej odnogą Młynówką. Obszar ten należy do najpiękniejszych zakątków Bydgoszczy, przyciąga otwartymi nabrzeżami, szumem płynącej jazami wody i jej opadaniem w kaskadach Międzywodzia oraz „zabytkową zielenią.

Po częściowej renowacji wyspy przecinają ją dwa kanały:

- Kanał Międzywodzie – historyczny ciek wodny, odtworzony w 2007 r.,
- Kanał Zbożowy – od zachodniej strony młynów Rothera.

Przestrzeń wyspy wypełnia „atmosfera historii” i ciszy, jest miejscem niepowtarzalnym, zabytkowym nie tylko ze względu na znajdujące się tam obiekty architektoniczne, ale jako wyspą zieleni w centrum miasta. Zieleń wyspy była nasadzona w czasach historycznych. Cała wyspa w roku 1995 została wpisana do rejestru zabytków Bydgoszczy. Od roku 2005 dzięki funduszom UE jest w trakcie rewitalizacji. Wyspę przecina tylko jedna ulica – Mennica, na której w latach 1594-1688 usytuowana była mennica bydgoska, później rozebrano ją w XIX w.

Przejść z Wyspy Młyńskiej do Starego Rynku można przez kładkę na Młynówce oraz ulicą „Ku Wiatrakom”, a następnie można krążyć wąskimi, cichymi uliczkami, odkrywać zaułki starego miasta, i „zabytkową” ulicą Długą dotrzeć na Stary Rynek lub do miejsca, gdzie dawniej stał zamek i kościół św. Idziego (najstarszy kościół w Bydgoszczy). Połączenie wyspy z ulicą z drugiej strony Brdy (obecnie) Foscha jest możliwe przez ulicę Tamka, która przebiega po grobli łączącej Wyspę Młyńską ze Śluzą Miejską (kładką przez Brdę przy operze do Opery Nowej i bulwarów nad Brdą).

Obiekty zabytkowe na Wyspie Młyńskiej i wokół niej

Na terenie Wyspy Młyńskiej i w jej otoczeniu znajdują się następujące obiekty zabytkowe:

- ul. Mennica 1 – od roku 1835 mieściły się tutaj magazyny, a obecnie restauracja” Karczma Młyńska”,
- ul. Mennica 1 i 2 – Biały Spichrz wybudowany w latach 1789-1799, obecnie Muzeum Archeologii,
- ul. Mennica 1/3 – Kaszarnia wybudowana w XIV w na fundamentach młyna królewskiego (1823, na rzece Młynówce w 1923 r. turbinownia dla elektrowni wodnej,
- ul. Mennica 4 – Budowla z XVII w roku 1786 przebudowana na mieszkania młynarzy, obecnie mieści się tam Europejskie Muzeum Pieniądza,
- ul. Mennica 6 – w latach 1775-1800 mieściła się administracja młynów, obecnie Centrum Pracy i Przedsiębiorczości.
- ul. Mennica 7 – (1899) budynek mieszczący dawniej mieszkania dla urzędników młyna, obecnie Muzeum im. Leona Wyczółkowskiego,
- ul. Mennica 8 – Czerwony Spichrz z Domem Młynarza, dawniej młyn, obecnie Galeria Sztuki Nowoczesnej,
- ul. Mennica 10 – Młyny Rothera 1849-51 (czekają na inwestora),

- ulica Świętej Trójcy – nad Młynówką (1827r.), stara gorzelnia, tartak, łaźnia i rafineria spirytusu, gotycki kościół farny św. Marcina i Mikołaja z przełomu XIV i XV w., obecnie katedra,
- aleja spacerowa z XIX w., licząca 16 drzew kasztanowca białego na odcinku alei od Białego Spichrza do mostu na Młynówce,
- Wenecja Bydgoska – obejmująca domy mieszkalne (XIX w.) nad Młynówką.

Do zabytkowych budowli hydrotechnicznych na Wyspie Młyńskiej należą:

- Śluza Miejska (urządzenia wodne i dom śluzowego (ul. Marcinkowskiego),
- Jaz Ulgowy (1920) przepuszczający wodę z Młynówki do Brdy (ul. Tamka),
- bulwar nad Młynówką,
- Międzywodzie - kanał.

Do niedawna sądzono, że przez Wyspę Młyńską przebiega południk 18°- oznaczono to miejsce małym pomnikiem (przy Białym Spichrze; nowsze pomiary wskazują jednak, że południk 18° przebiega przez Stary Rynek).

Punkty widokowe na wyspie z nabrzeży i bulwarów umożliwiają widok na operę, groblę z mostem na jazie ulgowym, katedrę i Biały Spichrz.

Obiekty rekreacyjne na wyspie tworzą: przystań żeglarska, amfiteatr, plac zabaw dla dzieci, polana rekreacyjna, ścieżki spacerowe, miejsca widokowe, przystań żeglarska, karczma restauracja. Na wyspie nie występuje konflikt między funkcją rekreacyjną a mieszkalną, ponieważ z wyjątkiem mieszkań w „Wenecji Bydgoskiej, na wyspie nie ma mieszkań komunalnych.

Walory turystyczne Starego Miasta

Stare Miasto z Rynkiem Staromiejskim leży wzdłuż Brdy, jest miejskim centrum administracyjnym (Ratusz Miejski mieści się w obiektach zabytkowych) oraz miejscem spotkań i uroczystości ogólnomiejskich. W czasach historycznych Stary Rynek był placem targowym, ale również był miejscem wielkich wydarzeń historycznych. Stare Miasto ma jeszcze kilka innych rynków, ich nazwy pochodzą od nazwy towarów, którymi kiedyś tam handlowano: Welniany, Zbożowy, Rybi (nad Brdą). Stare Miasto pełni także inne funkcje, m.in. mieszkalną i handlową (liczne sklepy, hala targowa, targowisko).

Walory kulturalno-rekreacyjne Śródmieścia

Śródmieście leży na północ od doliny Brdy, rozpościera się wzdłuż ulicy Gdańskiej, dawnego Przedmieścia Gdańskiego. Pełni funkcję mieszkalną, handlową i usługową. Przestrzeń Śródmieścia zajmuje dużą powierzchnię wypełnioną zabudową – głównie secesyjną zabudową. Z przyległymi ulicami i płacami zieleni miejskiej (zabytkowe parki), obiektami życia kulturalnego i duchowego miasta (m.in. teatr, filharmonia, zabytkowe kościoły, restauracje, kawiarnie, kasyno gry), stanowi centrum życia towarzyskiego i kulturalnego Bydgoszczy.

Płaty zieleni miejskiej Bydgoszczy

Bydgoskie tereny zielone obejmują zieleńce przy ulicy Mostowej, Bernardyńskiej, Wałach Jagiellońskich, zieleń wzdłuż bulwarów nad Brdą, i na Wyspie Młyńskiej. Na obszarze dzisiejszej Bydgoszczy znajduje się 11 parków miejskich, w tym:

- Leśny Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku z Ogrodem Fauny Polskiej obejmujący tereny wystawowe, zbiorniki wodne, obwodnice parkowe, promenadę oraz Ogród Botaniczny. Obiekt ten zajmuje powierzchnię 800 ha.
- Park Kazimierza Wielkiego, położony w centrum miasta, między ulicami: Gdańską, ks. Stanisława Konarskiego, Jagiellońską i Placem Wolności;
- Park im. Jana Kochanowskiego, o powierzchni 2,8 ha. Park znajduje się między ulicami 20 stycznia 1920 r., Ignacego Paderewskiego i Aleją Adama Mickiewicza, powstał w roku 1901. Ozdobą parku, od 1957 roku, jest posąg „Łuczniczki”. Od strony ulicy Ignacego Paderewskiego ustawiono pomnik ku czci pomordowanych w roku 1939 Polaków.
- Park Ludowy im. Wincentego Witosa, o powierzchni 6,5 ha, utworzony w 1953 r. na miejscu cmentarza ewangelickiego (dawniej Park Ludowy). 3 czerwca 1984 roku odsłonięto pomnik Wincentego Witosa – od tego czasu przyjął nazwę Park Ludowy im. Wincentego Witosa;
- Park na Wzgórzu Wolności o powierzchni 6,91 ha, położony jest między ulicami: Toruńską i Gen. Stanisława Grzmot-Skotnickiego. Założono go w latach 1911-1913, usytuowany jest na wysokiej skarpcie na południowym wschodzie od Starego Miasta;
- Park Zenona Załuskiego, o powierzchni 16,7 ha, powstał w 1965 r. na terenie podmiejskiego lasu sosnowego;

- Skwer Niemcewicza, o powierzchni 2,5 ha, powstał w latach 1930-1946; pierwotnie był miejskim ogrodem botanicznym. W roku 1975, po przeniesieniu ogrodu do Myślęcinka, na tym terenie powstał skwer ogólnie dostępny;
- Park Centralny przy ul. Toruńskiej, o powierzchni 8,14 ha, powstał w latach 1972-1974. Na terenie parku i w jego sąsiedztwie znajdują się tory łucznicze, korty tenisowe i klub wioślarski;
- Park na Wzgórzu im. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego, o powierzchni 2,89 ha, usytuowany jest między ulicami Filarecką, Grudziądzką, Podgórną i Stromą. Założony został w roku 1832. Na terenie mieszczą się dwa usytuowane kaskadowo stawy oraz wieża, ciśnięć W chwili terażniejszej wieża wykorzystywana jest jako miejsce wystaw artystycznych.
- Planty nad Starym Kanałem, o powierzchni 46,6 ha, powstałe w roku 1774 w momencie przekazania w użytkowanie Kanału. Ciągną się wzdłuż Starego Kanału – od ulicy Grottgerga aż do ulicy Bronikowskiego. Pełniły i pełnią funkcję rekreacyjną; skupiają wiele okazałych drzew, które stanowiły naturalny składnik lasów łągowych. Są to głównie wierzby i topole oraz nowo posadzone klony i lipy.
- Park nad Brdą, o powierzchni 7,7 ha, powstały w latach 1964-66, mieści się nad rzeką Brdą, stanowi miejsce spacerów i wypoczynku nad wodą;

Ogólnie biorąc tereny parków wypoczynkowo-spacerowych Bydgoszczy obejmują 874 ha. Z polskich miast tylko Warszawa ma większą powierzchnię parków.

Płaty kulturowe i punktowe (miejscowe) obiekty zabytkowe, obiekty kulturowe oraz życia religijnego w przestrzeni miejskiej

Do płatów kulturowych należy m.in. Dzielnica Muzyczna usytuowana przy ulicach Słowackiego i Mickiewicza, mieszcząca w swym obrębie Teatr Polski, Filharmonię Pomorską i Akademię Muzyczną.

W przestrzeni miejskiej Bydgoszczy występuje również punktowo wiele obiektów zabytkowych, kulturowych oraz życia religijnego; należą do nich m.in.:

- Opera Nowa wraz z tarasem widokowym oraz amfiteatrem, służącym do oglądania przedstawień plenerowych;

- 4 kościoły średniowieczne, w tym 2 kościoły gotyckie i 2 gotycko-renesansowe;
- 8 kościołów erygowanych w latach 1772-1920;
- 6 kościołów (1923-1936 r.), w tym Bazylika św. Wincentego a Paulo;
- 3 sanktuaria;
- śluzę miejskie na Brdzie: Osowa Góra, Prądy, Ciszków i Okole, Miejska, Brdujście, Czersko Polskie;
- Ratusz Bydgoski z 1638r.;
- Biblioteka Publiczna (budynek wzniesiony w 1772r.);
- ruiny murów miejskich z XV w.;
- spichrze nad Brdą z 1793-1800r.;
- Hala Sportowo-Widowiskowa „Łuczniczka”.

Do punktów widokowych w przestrzeni miejskiej należą:

- Góra Szybowników nad Wisłą,
- Góra Krzywoustego w Łęgowie,
- Wzgórze Mariampol (dolina Wisły),
- Grodzisko Wyszogród (dolina Wisły),
- „Zamkowa Góra”, na Zboczu Kruszyńskim zapewniająca widok na dolinę Noteci i Kanał Bydgoski; wzniesie to jest grodziskiem datowanym na okres wczesnośredniowieczny;
- punkt widokowy koło Osowej Góry i Jachcic;
- Góra Myślęcińska – Zamczysko (przy ul. Armii Krajowej) – grodzisko datowane na okres halsztacki i wczesnośredniowieczny, Wzgórze Fordońskie.

Obiekty, których nie ma – stanowiące niejako puste miejsca w minionych zdarzeniach historii miasta:

- Kościół, św. Idziego z połowy XII w.;
- Kościół jezuicki przy Starym Rynku z XVII w.;
- Teatr Miejski z 1896 r.;
- Synagoga z 1884 r.;
- 4 ryglowe spichrze z XVIII w.;
- część Starego Kanału Bydgoskiego.

Formy pasmowe – korytarze: ulice i mosty, rzeki i ich doliny, nabrzeża, ścieżki rowerowe

Obejmują następujące elementy:

- ulice i mosty;
- Kanał Bydgoski i jego nabrzeża;
- ciągi spacerowe na Wyspie Młyńskiej, na Starym Mieście, w Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku;
- ścieżki rowerowe.

Do głównych korytarzy przestrzeni rekreacyjnej Bydgoszczy łączących węzły rekreacyjne należy Brda i jej nabrzeża, ul. Długa, ul. Gdańska, promenady. Formy pasmowe w Bydgoszczy tworzy także wiele mniejszych (wewnętrznych) ulic i uliczek, cichych zaułków, szczególnie na Starym Mieście.

Bydgoszcz ma dogodnie i atrakcyjne turystycznie połączenia komunikacyjne, należy do nich Kanał Bydgoski z Brdą i nabrzeżami. Po Brdzie, kanale i Noteci pływa statek turystyczny, 2 statki - tramwaje wodne komunikacji miejskiej „solary”. Jest przygotowany projekt 4 przystanków tramwajowych na nabrzeżach Brdy.

Najdłuższym „lądowym” korytarzem komunikacyjnym jest secesyjna ulica Gdańska, która łączy Stare Miasto z Parkiem Rekreacji i Wypoczynku w Myślęcinku. Park może zadowolić tych mieszkańców Bydgoszczy i przyjezdnych, którzy pragną wypoczywać w zaciszu zieleni i spokoju oraz mają potrzebę zażywania ruchu. W parku można spotkać wiele miejsc intymnych, odosobnionych, dających ukojenie. W okresie letnim odbywa się tutaj wiele różnorodnych imprez rozrywkowych. Na terenie miasta wyznaczono 11 ścieżek rowerowych.

Ukryte tajemnicze miejsca wokół Bydgoszczy

Bydgoszcz otaczają rozległe lasy, nic więc dziwnego, że można było w nich ukryć budowle obronne. Wykorzystywali to i Polacy i Niemcy. Na zachodnich obrzeżach Bydgoszczy, w miejscowościach Kruszyn-Osowiec w okresie międzywojennym Polacy wybudowali (i militarnie wykorzystali) betonowy wał obronny, który jest dostępny do zwiedzania. Liczne budowle pohitlerowskie występują w lasach bydgoskich, m.in. w okolicach Osowej Góry znajdują się 3 podziemne, betonowe schrony (zwane Muna), w których produkowano dawniej bomby lotnicze o wadze do 2 ton. W lasach bydgoskich istniała również tajemna produkcja i wyrzutnia pocisków raketowych. Obecnie to miejsce jest niedostępne do zwiedzania.

Podsumowanie – systematyzacja walorów turystyczno-rekreacyjnych miasta

Zastosowane w opracowaniu metody pozwoliły zidentyfikować i usystematyzować podstawowe walory turystyczno-rekreacyjne Bydgoszczy w podziale na formy pasmowe, węzłowe, punktowe i powierzchniowe (płaty).

- a) Istotną rolę w kształtowaniu walorów turystyczno-rekreacyjnych miasta odgrywają formy pasmowe:
 - położenie w końcowym, wschodnim odcinku korytarza ekologicznego rangi europejskiej,
 - rzeka Brda wraz z doliną i wyspami oraz Kanał Bydgoski,
 - połączenie przez Kanał Notecki z Notecią – częścią wielkopolskiego szlaku wodnego,
 - główna ulica zabytkowa miasta, będąca szlakiem-korytarzem, który łączy zabytkowe centrum miejskie z terenami rekreacyjnymi miasta.
- b) Ważną rolę w przestrzeni turystyczno-rekreacyjnej Bydgoszczy odgrywają węzły, w których skupia się życie społeczne miasta:
 - Wyspa Młyńska,
 - Stare Miasto,
 - Śródmieście,
 - Obiekty handlowo-rekreacyjne.
- c) Przestrzeń turystyczno-rekreacyjna Bydgoszczy obejmuje wiele obiektów punktowych, wśród których do najważniejszych należą:
 - budynki Mennicy,
 - gotycki kościół farny św. Marcina i Mikołaja,
 - Śluza Miejska,
 - Opera Nova,
 - Hala sportowo-widowiskowa „Łuczniczka”.
- d) Przestrzeń miejską Bydgoszczy wypełniają tereny rekreacyjne, m.in.:
 - Park Kultury i Wypoczynku w Myślęcinku,
 - Parki: Kazimierza Wielkiego, im. Jana Kochanowskiego, im. Wincentego Witosa, na Wzgórzu Wolności, Zenona Załuskiego, Skwer Niemcewicza, Centralny, na Wzgórzu im. Henryka Dąbrowskiego, Planty nad Starym Kanałem, nad Brdą.

Wymienione elementy są zwornikiem przestrzeni turystyczno-rekreacyjnej Bydgoszczy, wyznaczają jej atrakcyjność, koncentrują różne formy zainteresowania turystycznego. To dzięki nim przestrzeń miejska wytworzona przez człowieka staje się „narracyjnie dostępna i przyswajalna”. Elementy te są zarazem podstawowymi jednostkami „doświadczenia” miasta i jego przestrzeni.

Literatura

Biskup M. (red.), 1991, *Historia Bydgoszczy. Tom I do roku 1920*, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Warszawa-Poznań;

Biskup M. (red.), *Historia Bydgoszczy. 1999 Tom II 1920-1939*, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Bydgoszcz;

Derenda J., 2006, *Piękna stara Bydgoszcz – tom I i tom II z serii Bydgoszcz miasto na Kujawach*, Praca zbiorowa, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz;

Forman R.T.T., 1995, *Land Mosaics The ecology of landscapes and regions*, Cambridge University Press;

Heisenberg W., 1962, *Physics and Philosophy*, New York, Harper and Row;

Ingarden R., 1987, *Spór o istnienie świata*, PWN, Warszawa;

Kuczma R., 1995, *Zieleń w dawnej Bydgoszczy*, Instytut Wydawniczy „Świadectwo”, Bydgoszcz 1995;

Rewers E., 2005, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Universitas, Kraków;

Umiński J., 1996, *Bydgoszcz. Przewodnik*, Regionalny Oddział PTTK „Szlak Brdy”;

http://pl.wikipedia.org/Historia_Bydgoszczy_1346-1466;

[Wirtualnabydgoszcz.pl](http://wirtualnabydgoszcz.pl);

http://wirtualnabydgoszcz.pl/zabytki_i_obiekty_miastotwórcze/wyspa_młyńska_i_wenecja_bydgoska.html.

**ANALYSIS OF TOURIST AND RECREATIONAL ATTRACTIVENESS IN BYDGOSZCZ
URBAN SPACE BASED ON THE ECOLOGICAL 'MATRIX-PATCH-NETWORK' MODEL
AND THE CONCEPT OF CITY AS A NETWORK OF INCIDENTS**

Abstract

The article contains the analysis of tourist and recreational attractiveness of Bydgoszcz urban space. The ecological 'matrix-patch-network' model was used to structuralise the space. Cultural urban junctions, patches, points and corridors, which are touristically and recreationally highly attractive, were delimited. The assumptive city model allows to present its space as a network of incidents, which took place in the historic past or are happening in contemporary times, and which are becoming the city's space experience because they left their 'marks' there. This experience can be the subject of the residents and tourists interest and evoke pleasant feelings.

Key words: the ecological 'matrix-patch-network' model, space, network of incidents



Spółeczno-ekonomiczne
aspekty rozwoju turystyki

**Wiesław Maik,
Waldemar Rudera**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Potencjał społeczno-ekonomiczny Bydgoszczy w początkach XXI wieku

Zarys treści: Celem opracowania jest określenie potencjału rozwojowego Bydgoszczy w świetle funkcjonowania nowych sił i czynników rozwoju współczesnej gospodarki i życia społecznego. Analiza dotyczy uwarunkowań historyczno-geograficznych, potencjału gospodarczego, kapitału ludzkiego i społecznego oraz atrakcyjności turystyczno-kulturalnej.

Słowa kluczowe: czynniki rozwoju społeczno-ekonomicznego, potencjał rozwojowy, kapitał ludzki i społeczny, atrakcyjność turystyczna.

Wprowadzenie

Współczesny rozwój społeczno-ekonomiczny następuje pod wpływem nowych czynników rozwoju, które zapewniają wyższe zyski, umożliwiają powiększenie zasobów i pobudzają dalszy rozwój. Wśród nich ważną rolę pełnią trzy wzajemnie wspomagające się siły:

- 1) rozszerzająca się geograficznie i funkcjonalnie globalizacja,
- 2) rosnące znaczenie innowacji, informacji i wiedzy (społeczeństwo informacyjne),
- 3) zaostrzająca się konkurencja (Gorzelał 2000, Komorowski 2000).

Zmienia się także rola pozakosztowych czynników lokalizacji (czynniki subiektywne, jakościowe), a ograniczeniu ulega znaczenie czynników ilościowych, które określają nakłady na koszty produkcji (zasoby pracy, koszty transportu, podatki itp.). Wśród czynników jakościowych ważną rolę odgrywają:

dostępność do rynku, jakość siły roboczej, dostępność wykwalifikowanych pracowników, jakość infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, działalność promocyjna miast i regionów, jakość lokalnego habitatu.

Czynniki te determinują rozwój dużych miast, wzmacniają ich rolę w strukturze osadniczej kraju i regionu, stanowiąc w danym regionie swoiste bieguny rozwoju i czynniki integracji regionalnej.

Celem niniejszego opracowania jest określenie potencjału rozwojowego Bydgoszczy w świetle funkcjonowania nowych sił i czynników rozwoju współczesnej gospodarki i życia społecznego.

Istotne znaczenie dla dalszej analizy ma sprecyzowanie pojęcia potencjału rozwojowego rozumianego jako możliwość, sprawność lub wydajność, a także jako siły rozwoju i oddziaływania w różnych kierunkach i płaszczyznach wywołujące określone konsekwencje przestrzenne i społeczno-ekonomiczne (Łoboda 2009). W niniejszym opracowaniu przyjęto, że potencjał rozwojowy Bydgoszczy określa kilka czynników, które łącznie wyznaczają możliwości rozwoju tego miasta, jego atrakcyjność lokalizacyjną i rangę w strukturze społeczno-gospodarczej kraju i regionu kujawsko-pomorskiego. Są to:

- 1) stałe podstawy istnienia i rozwoju miasta,
- 2) położenie miasta (renta lokalizacyjna),
- 3) potencjał społeczno-demograficzny,
- 4) potencjał gospodarczy,
- 5) kapitał ludzki i społeczny,
- 6) innowacje techniczne i organizacyjne,
- 7) kapitał finansowy,
- 8) atrakcyjność turystyczno-kulturalna,
- 9) jakość lokalnego habitatu, warunki życia.

W celu lepszej systematyzacji opisu wymienione czynniki pogrupowano w pewne kategorie rodzajowe.

Uwarunkowania historyczno-geograficzne

Analiza obejmuje ocenę stałych podstaw istnienia i rozwoju miasta oraz jego położenie w strukturze społeczno-gospodarczej kraju.

Podobnie jak inne duże miasta polskie, Bydgoszcz należy do ośrodków o długich tradycjach historycznych i stałych podstawach rozwoju, począwszy od lokacji miasta w XIV wieku. Przez cały okres swego istnienia miasto to pełniło ważne funkcje społeczno-gospodarcze, kształtując więzi w swoim zapleczu

regionalnym. Obecny potencjał demograficzny i społeczno-gospodarczy Bydgoszczy jest zatem historyczną konsekwencją jej rozwoju, w wyniku którego miasto wzmacniało swoją pozycję w strukturze osadniczej kraju i regionu, konkurując z pobliskim Toruniem.

Rezultatem długotrwałego procesu rozwoju jest osiągnięcie przez Bydgoszcz pewnej „masy krytycznej” na którą składa się:

- 1) potencjał ludnościowy,
- 2) kumulacja i oddziaływanie wzajemne różnych funkcji,
- 3) koncentracja działalności gospodarczej i społecznej.

Elementy te oddziałują w sposób stymulujący na cały obszar aglomeracji bydgoskiej i województwa kujawsko-pomorskiego.

Bydgoszcz stanowi główny ośrodek bydgosko-toruńskiego obszaru metropolitalnego. Jest korzystnie położona w obrębie systemu obszarów metropolitalnych (aglomeracji miejskich) Polski, w środku rozległego wieloboku ograniczonego aglomeracjami Poznania – od południowego zachodu, Łodzi – od południa, Warszawy – od południowego wschodu i Trójmiasta – od północy (Sokołowski 2009). Zajmuje położenie centralne w województwie kujawsko-pomorskim i tranzytowe w układzie krajowym, warunkujące dostępność komunikacyjną i „otwartość” na zewnątrz. Leży nad Wisłą, na skrzyżowaniu głównych szlaków i jest ważnym węzłem kolejowo-drogowym. Port Lotniczy w Bydgoszczy zapewnia połączenia krajowe (z Warszawą) i zagraniczne (połączenia rejsowe i czarterowe między innymi z Irlandią, Wielką Brytanią, Holandią i Hiszpanią). Centralne położenie miasta sprawia, że odległości do głównych miast kraju są stosunkowo niewielkie (odległości drogowe wynoszą: do Warszawy 270 km, do Gdańska 168 km, Poznania 131 km, Szczecina 257 km).

Rangę Bydgoszczy wyznacza osiągnięty potencjał społeczno-demograficzny. Ośrodek ten skupiający 363 tys. mieszkańców (stan z 2011 r.) zajmuje ósme miejsce wśród miast polskich pod względem wielkości zaludnienia. Liczba ta określa chłonność rynku lokalnego i ma znaczenie dla inwestorów ze względu na oczekiwaną wielkość popytu na towary i usługi.

Potencjał gospodarczy

W niniejszym opracowaniu potencjał gospodarczy określono na podstawie następujących elementów:

- 1) wielkości i różnorodności bazy ekonomicznej miasta,
- 2) kapitału finansowego i materialnego,
- 3) atrakcyjności inwestycyjnej.

Wielkość i struktura bazy ekonomicznej Bydgoszczy wiąże się bezpośrednio z pełnieniem przez to miasto funkcji regionalnych i ponadregionalnych w zakresie produkcji (przemysł i budownictwo), zaspokajania potrzeb ludności (handel, służba zdrowia, oświata, kultura, administracja) i obsługi biznesu (banki, pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości i firm). Bydgoszcz zajmuje pierwsze miejsce w województwie kujawsko-pomorskim pod względem liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON. Dotyczy to zarówno sektora publicznego jak i prywatnego (sektor prywatny skupia 97,5% ogólnej liczby podmiotów gospodarczych w mieście). W latach 2002–2007 liczba podmiotów gospodarczych zmniejszyła się z 46,5 tys. w 2002 roku do 44,8 tys. w roku 2007.

W latach 2002-2006 zmniejszyła się też liczba przedsiębiorstw państwowych z (32 do 22), wzrosła natomiast liczba spółek prawa handlowego (z 2988 do 3386), w tym spółek z udziałem kapitału zagranicznego (z 427 do 480), a także liczba spółek cywilnych (z 4023 do 4038). Na ogólnym spadku liczby podmiotów gospodarczych zaważył wyraźny spadek liczby zakładów osób fizycznych (z 36,7 tys. do 34,3 tys.).

Niepokojącym objawem pogorszenia się kondycji gospodarczej miasta był w analizowanym okresie spadek zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw (z 70,5 tys. osób w 2002 roku do 56,8 tys. w roku 2006), obserwowany zarówno w sektorze publicznym (z 13,7 tys. do 8,9 tys.), jak i prywatnym (z 56,8 tys. do 47,9 tys.).

Charakter funkcjonalny miasta określa struktura podmiotów gospodarczych według rodzajów działalności. Do najlepiej rozwiniętych pod względem liczebności podmiotów gospodarczych należą:

- 1) handel i naprawy skupiające 31,83 % ogółu podmiotów,
- 2) obsługa nieruchomości i firm – 18,49%,
- 3) przemysł – 10,15%,
- 4) budownictwo – 9,35%,
- 5) transport i składowanie – 7,52%.

Rozwój gospodarczy wspiera dobrze rozwinięta sfera instytucji otoczenia biznesu obejmująca:

- 1) banki (38 według stanu z 2007 roku),
- 2) spółdzielcze kasy oszczędnościowo-kredytowe (10)
- 3) kancelarie prawne (63), w tym adwokackie (18), notarialne (19), radców prawnych (26),
- 4) firmy ubezpieczeniowe (24),

- 5) firmy leasingowe (15),
- 6) biura maklerskie (29),
- 7) biura rachunkowe (95),
- 8) instytucje targowe (5),
- 9) imprezy targowe (10)
- 10) klastry (2)
- 11) izby gospodarcze (10).

Istotną rolę aktywizacji miasta i regionu odgrywa Bydgoski Park Przemysłowy zajmujący powierzchnię 298,2 ha i skupiający 34 firmy z łącznym zatrudnieniem 178 osób.

Korzystne położenie, dobra dostępność komunikacyjna, rozwinięta infrastruktura techniczna to czynniki które zwiększają atrakcyjność inwestycyjną Bydgoszczy. W ocenie inwestorów, w rankingu zamieszczonym w miesięczniku Forbes Bydgoszcz zajęła 3. miejsce wśród miast przyjaznych dla biznesmenów. Potwierdzeniem dobrego klimatu biznesowego są nagrody i wyróżnienia dla miasta. Wśród nich najważniejsze to: certyfikat „Gmina Fair-Play” w dziedzinie lokalizowania inwestycji, tytuł „wschodzącej gwiazdy” na lokalizację usług BPO przyznany przez Coliers International, trzecie miejsce w rankingu Millward Brown SMG/KRC dotyczącym jakości obsługi biznesmenów.

Kapitał ludzki i społeczny

Istotnym składnikiem kapitału ludzkiego są ludzie wyposażeni w wiedzę naukową i umiejętności zawodowe, które mogą być wykorzystane w wykonywaniu działalności gospodarczej o charakterze innowacyjnym (Chojnicki, Czyż 2006). Czynnikiem kreującym ten kapitał jest proces kształcenia na poziomie wyższym. Potencjał edukacyjny Bydgoszczy w tym zakresie określają w sposób wymierny: liczba szkół wyższych (15 uczelni), liczba studentów (43 tys. w 2012 roku) i liczba nauczycieli akademickich (2300 osób). Dużym potencjałem naukowym i aplikacyjnym charakteryzują się takie uczelnie jak Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Uniwersytet Techniczno-Przyrodniczy, Akademia Muzyczna i Wyższa Szkoła Gospodarki. Potencjał naukowo-edukacyjny wzmacniają także instytuty i towarzystwa naukowe, między innymi Bydgoskie Towarzystwo Naukowe i Centrum Kongresowe (organizator konferencji, wykładów, paneli dyskusyjnych).

Za ważny czynnik rozwoju społecznego uznaje się kapitał społeczny (Domański 2006). Idea kapitału społecznego stała się w ostatnich latach przedmiotem ożywionej debaty w naukach społecznych. Pojęcie to określa skłonność

ludzi do łączenia wysiłków w celu zaspokajania swoich potrzeb oraz podejmowania wzajemnej pomocy i ochrony dobra wspólnego. Kapitał społeczny tworzy się w procesie budowy społeczeństwa obywatelskiego – znajduje on swój wyraz w samoorganizowaniu się i samorządności, głównie w ramach dobrowolnych stowarzyszeń (Sztompka 2003). Jego miernikiem jest aktywność społeczna, działalność organizacji pozarządowych oraz przedsiębiorczość.

Aktywność społeczną w Polsce określa się często za pomocą frekwencji w wyborach prezydenckich, parlamentarnych i samorządowych. Dane dotyczące frekwencji w wyborach prezydenckich w 2010 roku wskazują niższą aktywność wyborczą w całym regionie kujawsko-pomorskim – 52,45%, czyli o blisko o 2,5% od średniej krajowej. Na tym tle wysokim wskaźnikiem charakteryzuje się Bydgoszcz (60,61%), wyprzedzająca inne większe miasta regionu – Toruń (60,01%), Inowrocław (56,28%), Włocławek (54,91%), Grudziądz (52,01%). Z kolei frekwencja w wyborach samorządowych w 2010 roku była w Bydgoszczy stosunkowo niska (33,96%), niższa niż na przykład w Poznaniu (38,43%), Tarnobrzegu (43,28%).

Atrakcyjność turystyczno-kulturalna

Ważnym czynnikiem współczesnego rozwoju są : turystyka i kultura, stąd też atrakcyjność turystyczno-kulturalna jest istotnym elementem potencjału rozwojowego miasta.

W wielkim mieście rozwój turystyki jest zwykle jedną z wielu funkcji. Jego celem jest między innymi pobudzenie wzrostu gospodarczego poprzez przyciągnięcie inwestorów budujących bazę noclegową i rekreacyjną. Rozwój turystyki w mieście może wpłynąć także pozytywnie na inne dziedziny życia miejskiego, powodując modernizację i rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej oraz większą dbałość o estetykę, szczególnie obiektów zabytkowych.

Bydgoszcz ma do zaoferowania turystom zróżnicowane spektrum walorów turystycznych i rekreacyjnych, wśród których należy wymienić:

- 1) liczne wydarzenia sportowe i kulturalne o znaczeniu ponadlokalnym (m.in. Bydgoski Festiwal Operowy, Międzynarodowy Dzień Muzyki, Bydgoski Festiwal Bluesowy, Międzynarodowy Konkurs Młodych Pianistów „ Artur Rubinstein in memoriam”),
- 2) targi i konferencje pobudzające rozwój turystyki biznesowej,
- 3) muzea i galerie sztuki (około 40,86 tys. zwiedzających w 2011 roku) dysponujące znacznymi zasobami malarstwa, rzeźby, artefaktów kulturowych,

- 4) unikatowe elementy układu miejskiego (bydgoska Wenecja, Wyspa Młyńska, Bazylika Mniejsza Św. Wincentego a Paulo i in.),
- 5) 5) obiekty rekreacyjne (m.in. Leśny Park Kultury w Myślicinku).

Dobrze rozwinięta jest także infrastruktura turystyczno-rekreacyjna. Od połowy lat 90. XX wieku budownictwo hotelowe należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się branż budowlanych (Falkowski 2013). Obecnie działa w mieście 26 hoteli i innych obiektów zbiorowego zakwaterowania, dysponujących około trzema tysiącami miejsc noclegowych. Do najbardziej ekskluzywnych należą: 5-cio gwiazdkowy hotel „ Bohema” oraz cztery hotele 4-ro gwiazdkowych: „ City”, „ Holiday Inn”, „ Pod Orłem”, „ Słoneczny Młyn”. Obok gastronomii hotelowej wzrasta sieć pubów, barów, herbaciarni i innych placówek gastronomicznych. Bazę towarzyszącą tworzą obiekty sportowe, rozrywkowe i wypoczynkowe.

Elementem zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego są szlaki turystyczne. W mieście i jego okolicach funkcjonuje wiele szlaków pieszych, rowerowych i wodnych.

Liczba turystów odwiedzających Bydgoszcz waha się w przedziale 500-600 tys. w ciągu roku. W tym 15 % to turyści zagraniczni. Badanie ruchu turystycznego wykazało, że z hoteli bydgoskich korzystało w 2011 roku 120,5 tys. turystów, w tym 13,8% stanowili turyści zagraniczni (Barczak, Brudnicki 2012). Wśród celów pobytu turystów dominują odwiedzinę krewnych i znajomych (23,8 %), przyjazdy w celach rekreacyjno-rozrywkowych (23,1 %), turystyczno-poznawczych (17,5 %), biznesowo-konferencyjnych (11,1%) (Barczak, Brudnicki 2012).

Bydgoszcz jest także ważnym ośrodkiem kultury w skali kraju i regionu. Działają tutaj liczne placówki kulturalne, m.in. teatr, opera, filharmonia. W 2011 roku teatr i instytucje muzyczne dały 727 przedstawień i koncertów dla 184 tys. widzów i słuchaczy (Falkowski 2013).

Zakończenie

Podsumowując powyższe rozważania można stwierdzić, iż w początkach XXI wieku Bydgoszcz można zaliczyć do grupy miast dobrze przygotowanych do współczesnych wyzwań związanych z gospodarką rynkową opartą na wiedzy. Potencjał rozwojowy miasta i jego dobra kondycja społeczno-gospodarcza są wynikiem dużej różnorodności funkcji gospodarczych i społecznych, korzystnego położenia geograficznego, wysokich kwalifikacji ludności oraz rozwoju funkcji regionalnych i ponadregionalnych. Dzięki tym walorom Bydgoszcz stała się ośrodkiem konkurencyjnym w stosunku do innych miast i biegunem rozwoju dla regionu kujawsko-pomorskiego.

Literatura

- Barczak M., Brudnicki R., 2012, *Badanie ruchu turystycznego – Bydgoszcz 2012*, WSG, Bydgoszcz;
- Chojnicki Z., Czyż T., 2006, *Aspekty regionalne gospodarki opartej na wiedzy w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań;
- Domański R., 2006, *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo naukowe PWN, Warszawa;
- Falkowski J., 2009, *Gospodarka przestrzenna obszarów metropolitalnych w Polsce (Potencjał rozwojowy – relacje centrum-kontinuum)*, [w:] W. Maik (red.), *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s.85-127;
- Falkowski J., 2013, *Możliwości i szanse współpracy Bydgoszczy i Torunia w sektorze turystyki*, [w:] R. Jaroszevska-Brudnicka, D. Sokołowski (red.), *Współczesne problemy rozwoju turystyki w ujęciu regionalnym i lokalnym*, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń, s.135-153;
- Gorzelał G., 2000, *Trwałość i zmiana: historia, transformacja i przyszłość polskich regionów*, Ekonomista, nr 6;
- Komorowski J. W., 2000, *Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich*, Zeszyty naukowe AE w Poznaniu, ser. II, Poznań;
- Łoboda J., 2009, *Potencjał Wrocławia i perspektywy jego rozwoju* [w:] W. Maik (red.) *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s.285-298;
- Sokołowski D., 2009., *Aglomeracja bydgosko-toruńska w strukturze osadniczej kraju i regionu* [w:] W. Maik (red.) *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 203-229.

Social and economic potential of Bydgoszcz at the beginning of the 21st century

Abstract

The research paper aims at defining Bydgoszcz development potential in view of the functioning of new powers and development factors related to modern economy and social life. The analysis concerns historical and geographical determinants, economic potential, human and social capital as well as tourist and cultural attractiveness.

Key words: social and economic development factors, development potential, human and social capital, tourist attractiveness.

**Wiesław Maik,
Waldemar Rudera**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Procesy demograficzne w Bydgoszczy na przełomie XX i XXI wieku

Zarys treści: Artykuł przedstawia czynniki i elementy kształtujące procesy demograficzne w badanym mieście na przełomie stuleci. Na podstawie współczynników wzrostu zaludnienia, ruchu naturalnego i migracyjnego oraz struktury płci i wieku ludności dokonano oceny procesów i zagrożeń demograficznych w Bydgoszczy oraz określono dynamikę i kierunek zmian w tym zakresie.

Słowa kluczowe: procesy demograficzne, ruch naturalny i migracje ludności, struktura płci i wieku ludności.

Wprowadzenie

Celem opracowania jest analiza procesów demograficznych zachodzących w Bydgoszczy w latach 1995-2009. Na podstawie wybranych współczynników wzrostu zaludnienia, ruchu naturalnego i migracyjnego oraz struktury wieku ludności dokonano oceny przebiegu procesów demograficznych w badanym mieście oraz określono dynamikę i kierunek zmian w tym zakresie.

Istotnym elementem przyjętej metody badawczej jest analiza porównawcza prowadzona w dwojakim ujęciu. Po pierwsze, w celu uchwycenia specyfiki zmian dokonano porównania przemian demograficznych w Bydgoszczy z procesami tego rodzaju zachodzącymi w innych dużych miastach Polski. Pozwoliło to ukazać procesy demograficzne w badanym mieście w kontekście ogólnokrajowych tendencji rozwoju miast i odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu i zakresie są one typowe dla dużych miast w Polsce. Analizę tę przepro-

wadzono w ramach zbioru dziesięciu największych ośrodków miejskich naszego kraju (por. tab. 1). Po drugie, analiza zmian demograficznych nie może pomijać faktu, że duże miasto tworzy wraz z obszarem otaczającym dynamiczny układ przestrzenno-funkcjonalny w postaci aglomeracji miejskiej. Zachodzące między miastem i jego otoczeniem powiązania funkcjonalne, a zwłaszcza ruchy migracyjne, determinują przeobrażenia demograficzne obu elementów tego układu: miasta i jego strefy podmiejskiej. Aby zobrazować lepiej mechanizm i charakter tych zmian należy procesy demograficzne zachodzące w dużym mieście konfrontować z sytuacją demograficzną w strefie podmiejskiej.

Zmiany w zaludnieniu

Mechanizm zmiany w zaludnieniu w ramach aglomeracji bydgoskiej jest typowy dla wielu innych układów wielkomiejskich w Polsce: spadkowi liczby ludności w głównym ośrodku miejskim towarzyszy dynamiczny rozwój ludnościowo-osadniczy terenów podmiejskich, następujący w wyniku migracji i ekspansji funkcji mieszkaniowych. W rezultacie tego procesu liczba mieszkańców Bydgoszczy, począwszy od połowy lat 90. XX wieku nieustannie się zmniejsza – w latach 1995-2009 zmalała w sumie o 27, 2 tys. osób, tj. o 7% (tab. 2). Jednocześnie w tym czasie (lata 1999-2008) o 85,5 tys. osób, tj. o 18,4%, wzrosła liczba ludności w powiecie bydgoskim, stanowiącym teren podmiejski głównego ośrodka aglomeracji. Można zatem stwierdzić, że na przełomie XX i XXI wieku zarysował się proces depopulacji w Bydgoszczy wraz ze zmianą proporcji relacji zaludnienia w układzie: główne miasto - otaczająca strefa podmiejska.

Tab. 1. Liczba mieszkańców największych miast w Polsce w latach 1990-2009 (w tys.)

Lp.	Jednostka	1990	1995	2000	2005	2009
1.	Warszawa	1 655,7	1635,1	1610,5	1697,6	1709,8
2.	Kraków	750,5	745,0	741,5	756,6	754,6
3.	Łódź	848,3	823,2	793,2	767,6	747,2
4.	Wrocław	643,2	642,0	633,9	635,9	632,2
5.	Poznań	590,1	581,2	574,9	567,9	557,3
6.	Gdańsk	465,1	463,0	456,6	458,1	455,6
7.	Szczecin	413,4	418,1	416,5	411,1	406,9
8.	Bydgoszcz	381,5	386,1	384,5	366,1	358,9
9.	Lublin	351,4	354,6	355,8	355,0	350,5
10.	Katowice	366,8	351,5	340,5	317,2	309,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dzięki tym procesom zmienia się charakter społeczno-demograficzny strefy podmiejskiej Bydgoszczy. W wyniku zmiany preferencji mieszkaniowych obszar ten wybierają na miejsce swojego zamieszkania przede wszystkim ludzie młodzi pragnący osiedlić się w lepszych warunkach mieszkaniowych i środowiskowych (por. Parysek 2008). Efektem tego jest dynamiczny rozwój osiedli podmiejskich wskutek przenoszenia się mieszkańców miasta na tereny otaczające (Jaroszevska-Brudnicka 2009). Ten proces, nazywany suburbanizacją, obrazuje dynamiczny rozwój budownictwa jednorodzinnego, powodujący „rozlewanie się” nierolniczej zabudowy poza granicą miasta.

Cechą charakterystyczną jest zróżnicowanie przestrzenne procesu suburbanizacji. Nowe budownictwo jednorodzinne koncentruje się głównie w promieniu 10-15 km od centrum Bydgoszczy, szczególnie wzdłuż głównych tras komunikacyjnych. Według badań R. Jaroszewskiej-Brudnickiej (2009) największy przyrost liczby ludności notuje się w gminach sąsiadujących bezpośrednio z tym miastem (w latach 1999-2008 wzrost rzędu 34 %), zaś wyraźnie niższy w gminach leżących dalej od głównego ośrodka (7,1 %).

Tab. 2. Zmiany w liczbie mieszkańców w największych miastach polskich w latach 1995-2008

Nazwa miasta	Liczba mieszkańców		Różnica stanu zaludnienia	Średnia stopa rocznego przyrostu w ‰
	1995 r.	2008 r.		
Warszawa	1 635 112	1 709 781	74 669	44,65
Kraków	744 987	754 624	9 637	12,85
Łódź	823 215	747 152	-76 063	-96,87
Wrocław	641 974	632 162	-9 812	-15,40
Poznań	581 171	557 264	-23 907	-41,99
Gdańsk	463 019	455 581	-7 438	-16,19
Szczecin	418 156	406 941	-11 215	-27,18
Bydgoszcz	386 056	358 928	-27 128	-72,82
Lublin	354 552	350 462	-4 090	-11,60
Katowice	351 521	309 621	-41 900	-126,75
POLSKA - ogółem	38 609 399	38 135 876	-473 523	-12,34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS.

Jak wspomniano wyżej mechanizm zmian ludnościowych w aglomeracji bydgoskiej jest typowy dla procesów obserwowanych w aglomeracjach miejskich Polski. Cechą charakterystyczną przeobrażeń demograficznych na tych obszarach na przełomie XX i XXI wieku jest proces depopulacji największych miast naszego kraju. Wskazują na to dane zawarte w tabeli 2 oraz ba-

dania prowadzone w innych ośrodkach geograficznych (por. np. Parysek, Mierzejewska 2005; Zborowski 2005). W grupie 10 największych miast polskich, w 8 ośrodkach zanotowano w latach 1995-2009 spadek zaludnienia. Warto zaznaczyć, że Bydgoszcz należy do grona miast, w których proces depopulacji zaznacza się najsilniej. Największy bezwzględny spadek zaludnienia w analizowanym okresie obserwuje się w Łodzi (76,1 tys. osób), Katowicach (41,9 tys.) i Bydgoszczy (27,2 tys.). W ujęciu relatywnym zwraca uwagę wysoka stopa średniorocznego ubytku ludności w Katowicach (126,7 ‰), Łodzi (96,9 ‰) i Bydgoszczy (72,8 ‰).

Czynniki demograficzne kształtujące zmiany w zaludnieniu

Do podstawowych czynników wpływających na zmiany zaludnienia danego miasta należą: ruch naturalny i migracyjny ludności oraz zmiany o charakterze administracyjnym związane ze zmianą granic miasta. W przypadku Bydgoszczy ten ostatni element nie miał wpływu w badanym okresie, ponieważ powierzchnia miasta nie uległa zmianie (174,57 km²).

Na kształtowanie się zaludnienia Bydgoszczy bezpośredni wpływ miały elementy ruchu naturalnego ludności, tj. zawieranie związków małżeńskich, rozwody, urodzenia, zgony i przyrost naturalny stanowiący różnicę między urodzeniami i zgonami. Podstawową miarą w analizie natężenia tych elementów są współczynniki odnoszące dane fakty (zawarte małżeństwa, rozwody, urodzenia i zgony) do liczby ludności w połowie badanego okresu. Zwykle podaje się je na 1000 ludności, tj. w ‰ (por. tab. 3.)

W analizowanym okresie obserwuje się pewne fluktuacje w natężeniu elementów ruchu naturalnego w badanym mieście, w tym także w odniesieniu do średnich wartości dla miast i kraju ogółem.

Współczynnik zawierania małżeństw wykazywał w badanym okresie tendencję wzrostową, zwiększając się z 5,28‰ w 1995 roku do 6,67‰ w roku 2008. Wzrost ten należy wiązać z faktem wchodzenia na przełomie wieku XX i XXI w wiek matrymonialny generacji wnuków powojennego wyżu demograficznego oraz tendencją spadkową liczby ludności miasta. W grupie największych miast polskich Bydgoszcz charakteryzowała się z reguły wyższą częstością zawierania małżeństw plasując się w badanym okresie na pierwszym (1995 i 2009 r.) lub drugim (2000 i 2005 r.). Jednocześnie wartości tego współczynnika dla badanego miasta oscylowały powyżej lub poniżej średnich wartości dla miast polskich ogółem i Polski ogółem. Natężenie rozwodów w Bydgoszczy w XXI wieku wykazuje początkowo tendencję wzrostową z 1,74‰ w 2000 roku do 2,57‰ w roku 2004, a następnie spada do 2,3‰ w 2008 roku, natomiast

w grupie największych miast Polski Bydgoszcz zajmuje w analizowanym okresie miejsca środkowe (7. w 2000, 3. w 2004 i 4. w 2008 roku).

Istotnym czynnikiem zmian zaludnienia jest liczba i natężenie urodzeń żywych, określająca wraz ze zgonami wielkość i charakter przyrostu naturalnego. Zjawiskiem niepokojącym w badanym mieście jest obserwowany w końcu XX wieku spadek liczby urodzeń żywych z 3 658 w 1995 roku do 3 061 w roku 2000. Odwrócenie tendencji następuje w XXI wieku, kiedy to liczba urodzeń mimo zmniejszającej się liczby mieszkańców wzrasta do 3 527. Fluktuacji podlega także natężenie urodzeń (rodność): początkowo wartość współczynnika zmniejsza się z 9,48‰ w 1995 roku do 8,15 ‰ w roku 2000, a później wzrasta do 9,83‰ w 2008 roku. Jednocześnie stopa urodzeń w Bydgoszczy jest w badanym okresie z reguły wyższa niż w innych dużych miastach Polski i niższa od średnich wartości dla miast Polski ogółem oraz kraju ogółem.

Fluktuacjom podlega także liczba i natężenie zgonów w Bydgoszczy. Liczba zgonów początkowo spada z 3 638 w 1995 roku do 3 450 w 2005 roku, a następnie wzrasta do 3 697 w roku 2008. W podobny sposób zmienia się wartość współczynnika zgonów (umieralność): początkowo zmniejsza się z 9,42‰ w 1995 roku do 9,30‰ w 2000 roku, a następnie wzrasta do 10,3‰ w roku 2008. Natężenie zgonów w Bydgoszczy jest wyższe od średnich wartości dla miast polskich i z reguły niższe niż w całym kraju. W grupie największych miast kraju, bydgoskie wartości tego współczynnika należą do najniższych. Dotyczy to także współczynnika zgonów niemowląt – natężenie umieralności tej grupy w Bydgoszczy (5,49‰ w 2005 roku i 3,69‰ w roku 2008) jest wyraźnie niższe niż w większości największych miast Polski (tab. 4).

Tab. 3. Zmiany w liczbie mieszkańców w największych miastach polskich w latach 1995-2008

Lp.	Jednostka	Miarą	Małżeństwa					Urodzenia					Zgony					Przyrost naturalny				
			1995	2000	2005	2008	2008	1995	2000	2005	2008	2008	1995	2000	2005	2008	2008	1995	2000	2005	2008	
1.	Warszawa	l.b.	7 964	8 043	8 379	9 865	11 567	11 594	15 135	18 523	18 718	17 550	17 612	17 795	17 795	17 795	-7 142	-5 956	-2 477	728		
		%	4,87	4,99	4,93	5,77	7,08	6,93	8,92	10,83	11,45	10,49	10,37	10,41	10,41	10,41	-4,36	-3,56	-1,46	0,43		
2.	Kraków	l.b.	3 734	3 876	3 557	4 420	6 258	5 806	6 436	7 537	7 277	6 907	7 026	7 116	7 116	7 116	-1 019	-1 101	-590	421		
		%	5,01	5,22	4,70	5,86	8,40	7,65	8,51	9,99	9,77	9,10	9,29	9,43	9,43	9,43	-1,36	-1,45	-0,78	0,56		
3.	Łódź	l.b.	4 016	3 772	3 437	4 267	6 149	5 439	5 851	6 540	11 542	10 969	10 525	10 686	10 686	10 686	-5 393	-5 530	-4 674	-4 146		
		%	4,88	4,75	4,47	5,71	7,47	6,81	7,62	8,75	14,02	13,74	13,71	14,30	14,30	14,30	-6,55	-6,93	-6,09	-5,55		
4.	Wrocław	l.b.	3 047	2 988	3 230	3 993	4 891	4 567	4 979	6 274	6 164	6 191	6 091	6 542	6 542	6 542	-1 273	-1 624	-1 112	-268		
		%	4,75	4,71	5,07	6,32	7,62	7,13	7,83	9,92	9,60	9,66	9,58	10,35	10,35	10,35	-1,98	-2,54	-1,75	-0,42		
5.	Poznań	l.b.	2 937	2 997	2 888	3 667	4 941	4 619	5 274	6 060	6 336	5 190	5 280	5 678	5 678	5 678	-1 395	-1 291	-6	382		
		%	5,05	5,21	5,08	6,58	8,50	7,93	9,29	10,87	10,90	10,15	9,30	10,19	10,19	10,19	-2,40	-2,22	-0,01	0,69		
6.	Gdańsk	l.b.	2 324	2 607	2 351	2 932	4 277	3 797	4 193	4 839	4 209	4 365	4 198	4 502	4 502	4 502	68	-568	-5	337		
		%	5,01	5,70	5,13	6,43	9,23	8,20	9,15	10,62	9,09	9,43	9,16	9,88	9,88	9,88	0,14	-1,23	-0,01	0,74		

7.	Szczecin	l.b.	2 074	2 021	1 997	2 499	3 615	3 298	3 422	3 986	3 959	3 960	3 947	4 190	-344	-662	-525	-204
		%	4,96	4,85	4,85	6,14	8,65	7,92	8,32	9,80	9,47	9,50	9,60	10,30	10,30	-0,82	-1,59	-1,28
8.	Bydgoszcz	l.b.	2 040	2 066	2 011	2 394	3 658	3 061	3 098	3 527	3 638	3 493	3 450	3 697	20	-432	-352	-170
		%	5,28	5,37	5,49	6,67	9,48	8,15	8,46	9,83	9,42	9,30	9,42	10,30	10,30	0,05	-1,15	-0,96
9.	Lublin	l.b.	1 714	1 912	1 990	2 161	3 314	3 125	3 208	3 441	3 006	3 116	3 196	3 255	308	9	12	186
		%	4,83	5,37	5,60	6,17	9,35	8,71	9,04	9,82	8,48	8,68	9,00	9,29	0,87	0,03	0,03	0,53
10.	Katowice	l.b.	1 742	1 613	1 523	1 915	3 046	2 490	2 430	2 772	3 768	3 440	3 553	3 566	-722	-950	-1 123	-794
		%	4,96	4,73	4,80	6,18	8,67	7,53	7,66	8,95	10,72	10,40	11,20	11,52	-2,05	-2,87	-3,54	-2,56
11.	Polska miasto	l.b.	120 949	128 148	125 630	154 936	232 679	208 328	211 200	241 288	223 304	218 212	219 403	228 650	9 375	-9 884	-8 203	12 638
		%	5,07	5,42	5,36	6,65	9,75	8,81	9,02	10,36	9,35	9,22	9,37	9,82	0,40	-0,41	-0,35	0,54
12.	Polska wieś	l.b.	86 132	83 002	81 286	102 808	200 430	170 020	153 183	173 211	162 780	149 816	148 882	150 749	37 650	20 204	4 301	22 462
		%	5,85	5,69	5,52	6,92	13,60	11,65	10,40	11,67	11,05	10,27	10,11	10,15	2,55	1,38	0,29	1,52
13.	Polska ogółem	l.b.	207 081	211 150	206 916	257 744	433 109	378 348	364 383	414 499	386 084	368 028	368 285	379 399	47 025	10 320	-3 902	35 100
		%	5,36	5,52	5,42	6,76	11,22	9,89	9,55	10,87	10,00	9,62	9,65	9,95	1,22	0,27	-0,1	0,92

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS. Objąsnienie: l.b. – w liczbach bezwzględnych.

Tab. 4. Zgony niemowląt w największych miastach Polski w latach 2005-2008

Jednostka terytorialna	Rok			
	ogółem		na 1000 urodzeń żywych	
	2005	2008	2005	2008
	[osoba]	[osoba]	[%o]	[%o]
Warszawa	67	91	4,43	4,91
Kraków	36	29	5,59	3,85
Łódź	40	43	6,84	6,57
Wrocław	36	32	7,23	5,10
Poznań	30	47	5,69	7,76
Gdańsk	37	31	8,82	6,41
Szczecin	20	17	5,84	4,26
Bydgoszcz	17	13	5,49	3,69
Lublin	32	25	9,98	7,27
Katowice	22	26	9,05	9,38

Źródło: Bank danych regionalnych GUS

Wypadkową zmian rodności i umieralności są zmiany współczynnika przyrostu naturalnego. Należy podkreślić, że w badanym okresie zmienił się charakter przyrostu naturalnego w Bydgoszczy. W latach 90. XX wieku (por. 1995 rok) wartość współczynnika była dodatnia, czyli notowano w badanym mieście niewielki przyrost naturalny (o 20 osób, tj. w przeliczeniu 0,05‰). Wiek XXI przynosi odwrócenie tych tendencji – liczba zgonów zaczęła przewyższać liczbę urodzeń, czego rezultatem był ubytek naturalny: o 432 osoby (-1,15‰) w roku 2000, 352 osoby (-0,96‰) w 2005 roku i 170 osób (-0,47‰) w roku 2008. Jednocześnie należy stwierdzić, że ubytek naturalny charakteryzuje wszystkie największe miasta polskie. Szczególne nasilenie tego zjawiska obserwuje się w Łodzi, mieście przeżywającym trudny okres transformacji w warunkach silnego kryzysu ekonomicznego i społeczno-kulturowego. Pozytywną cechą są zmiany charakteru przyrostu naturalnego w końcu badanego okresu (2008 rok) w Warszawie (+0,43‰), Krakowie (+0,56‰), Poznaniu (+0,69‰) i Gdańsku (+0,74‰). Rezultatem niekorzystnych procesów demograficznych w miastach polskich (proces starzenia się ludności, spadek liczby urodzeń, odpływ ludzi młodych na tereny podmiejskie) jest ujemny przyrost naturalny zaznaczający się w 2000 i 2005 roku (por. miasta Polski ogółem).

Drugim istotnym czynnikiem zmian stanu zaludnienia są migracje ludności. Badaniem objęto trzy elementy ruchu migracyjnego: napływ i odpływ ludności oraz saldo migracji, czyli przyrost migracyjny określany poprzez różnicę między wielkością napływu i odpływu ludności.

Cechą charakterystyczną ruchów migracyjnych w Bydgoszczy jest ujemne saldo migracji (tab. 5.). Począwszy od roku 2000 obserwuje się ubytek migracyjny wyrażający się w 2000 r. wielkością 146 osób (-0,39‰), w 2004 r. 1507 osób (-4,09‰) i w 2008 r. 1609 osób (-4,48‰). Przytoczone dane potwierdzają nasilenie się niekorzystnych tendencji demograficznych. Zwiększenie się ujemnego salda migracji zarówno w ujęciu bezwzględnym (liczba osób), jak i względnym (promile), wiąże się z nasilającą się emigracją ludności na tereny miejskie, szczególnie na teren strefy podmiejskiej (proces suburbanizacji).

Analiza struktury migracji ludności według jej kierunków (miasta, tereny wiejskie, zagranica) wykazała, że w latach 2000-2008 badane miasto traciło ludność w relacjach z terenami wiejskimi i za granicą, natomiast zyskiwało w relacji z miastami, w tym szczególnie z ośrodkami miejskimi woj. kujawsko-pomorskiego. Ubytek migracyjny w Bydgoszczy wyniósł łącznie w latach 1995-2008 11 540 osób, co w połączeniu z ujemnym przyrostem naturalnym pogłębiło procesy depopulacji tego miasta. Ujemne saldo ruchów migracyjnych świadczy w sposób pośredni o nienajlepszej kondycji społeczno-gospodarczej miasta, a także obniża jego potencjał społeczno-gospodarczy.

Analiza porównawcza w zbiorze największych miast polskich wykazuje zróżnicowane tendencje migracyjne. Największe miasta, atrakcyjne pod względem społeczno-gospodarczym cechują się w latach 2000-2008 dodatnim saldem migracji (Warszawa, Kraków, Wrocław), natomiast pozostałe ośrodki miejskie (Łódź, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Lublin i Katowice) wykazują ubytki migracyjne.

Tab. 5. Migracje na pobyt stały według typu i kierunku w największych miastach Polski w latach 2000-2008

Wyszczególnienie	Warszawa			Kraków			Łódź			Wrocław			Poznań		
	2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008
Napływ ogółem:	14 670	20 227	17 658	5 713	7 054	5 611	3 749	4 020	3 593	4 677	5 983	5 849	4 990	5 618	5 015
- z miast	10 482	14 261	12 473	3 479	4 414	3 483	2 197	2 492	2 215	3 285	4 210	3 871	3 445	3 867	3 331
- ze wsi	4 188	5 966	5 185	2 234	2 640	2 128	1 552	1 528	1 378	1 392	1 773	1 978	1 545	1 751	1 684
- z zagranicy	631	665	765	313	464	459	112	139	180	206	407	733	39	171	113
Odptyw ogółem	11 427	13 853	14 092	4 563	5 982	5 835	4 264	5 143	5 086	4 097	5 368	5 820	5 336	7 672	7 915
- do miast	6 690	7 251	7 479	1 803	2 088	2 193	2 348	2 537	2 322	1 997	2 120	2 117	2 569	3 010	2 782
- na wieś	4 737	6 602	6 613	2 760	3 894	3 642	1 916	2 606	2 764	2 100	3 248	3 703	2 767	4 662	5 133
- za granicę	457	198	434	534	458	297	340	165	325	577	250	579	52	138	334
Saldo migracji	3 243	6 374	3 566	1 150	1 072	-224	-515	-1 123	-1 493	580	615	29	-346	-2 054	-2 900
Wyszczególnienie	Gdańsk			Szczecin			Bydgoszcz			Lublin			Katowice		
2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008	2000	2004	2008	
Napływ ogółem:	3 634	3 964	4 260	3 497	3 594	3 287	2 735	2 860	2 380	3 311	2 918	2 514	2 635	2 642	2 485
- z miast	2 772	2 998	3 118	2 311	2 372	2 128	1 557	1 695	1 224	1 746	1 513	1 252	2 082	2 230	2 124
- ze wsi	862	966	1 142	1 186	1 222	1 159	1 178	1 165	1 156	1 565	1 405	1 262	553	412	361
- z zagranicy	170	208	507	100	73	176	1	10	109	24	19	66	60	113	112
Odptyw ogółem	3 895	4 739	4 295	2 849	3 952	3 961	2 881	4 367	3 989	3 204	4 124	3 310	3 419	3 542	3 279
- do miast	2 582	2 714	2 273	1 414	1 595	1 532	1 183	1 542	1 318	1 381	1 635	1 387	2 741	2 815	2 699
- na wieś	1 313	2 025	2 022	1 435	2 357	2 429	1 698	2 825	2 671	1 823	2 489	1 923	678	727	580
- za granicę	590	77	454	233	207	285	287	59	234	89	24	114	572	303	392
Saldo migracji	- 261	-775	-35	648	-358	-674	-146	-1 507	-1 609	107	-1 206	-796	-784	-900	-794

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS.

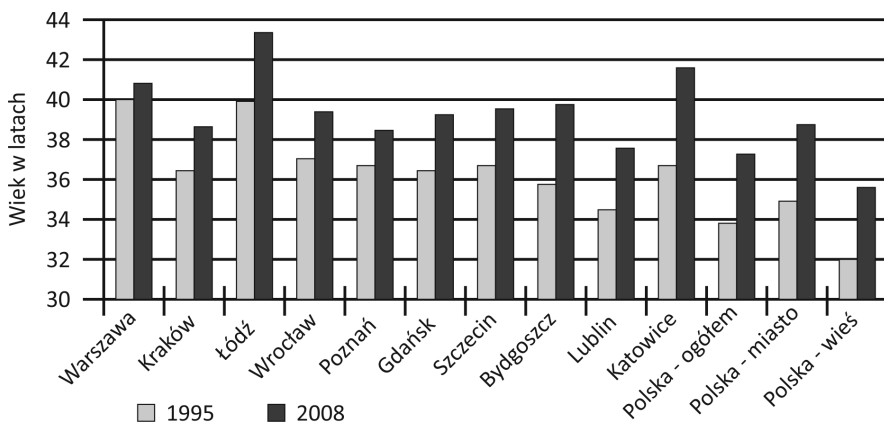
Zmiany struktur demograficznych

Płeć i wiek to najważniejsze cechy demograficzne. Struktura ludności według płci i wieku stanowi podstawę analiz demograficznych, ponieważ determinuje w znacznym stopniu kształtowanie się przyszłych tendencji w zakresie płodności i umieralności, a także daje podstawę do określania wielu społeczno-ekonomicznych konsekwencji w najbliższej i dalszej perspektywie (Okólski 2005). Ma bezpośredni wpływ na reprodukcję ludności poprzez odpowiednie kształtowanie procesu zawierania małżeństw, urodzeń i zgonów.

W niniejszym opracowaniu zmiany w strukturze ludności według płci i wieku analizowano na podstawie współczynnika feminizacji, który wyraża stosunek liczby kobiet do liczby mężczyzn. Wartość tego współczynnika w Polsce ulega w czasie dość istotnym zmianom. Największa liczebna nadwyżka kobiet występowała bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej i z biegiem czasu uległa zmniejszeniu. Relacje liczebne kobiet i mężczyzn są także zróżnicowane w przestrzeni w układzie miasto-wieś oraz według kategorii wielkościowych miast. Ogólnie biorąc, współczynnik feminizacji jest z reguły wyższy w miastach niż na obszarach wiejskich, w tym szczególnie w dużych ośrodkach miejskich, wskutek migracji kobiet do miast, gdzie w związku z rozwojem usług łatwiej znajdują pracę.

Strukturę ludności według wieku analizowano na podstawie proporcji między liczbami ludności trzech grup wieku. Zmienność tej struktury pozwala ocenić stan zaawansowania i kierunek zmiany procesu starzenia się ludności. Dodatkowym miernikiem w tym zakresie jest zmienność mediany wieku, która będąc syntetycznym wskaźnikiem określającym wiek badanej populacji, pozwala ukazać przebieg tego procesu.

Ryc. 1. Mediana wieku w wybranych jednostkach w latach 1995-2008



Źródło: por. Tab. 6

Tab. 6. Zmienność mediany wieku mieszkańców w wybranych jednostkach terytorialnych w latach 1995-2008

Wyszczególnienie	Wiek w latach		Wzrost
	1995 r.	2008 r.	
Warszawa	40,01	40,88	0,87
Kraków	36,38	38,71	2,33
Łódź	39,91	43,39	3,48
Wrocław	37,4	39,54	2,14
Poznań	36,69	38,44	1,75
Gdańsk	36,52	39,32	2,8
Szczecin	36,68	39,58	2,9
Bydgoszcz	35,92	39,75	3,83
Lublin	34,53	37,72	3,19
Katowice	36,71	41,65	4,94
Polska – ogółem	33,96	37,6	3,64
Polska – miasto	35,07	38,79	3,72
Polska - wieś	32,17	35,74	3,57

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS.

Mediana wieku, będąc syntetycznym wskaźnikiem określającym zaawansowanie wieku statystycznego mieszkańca określonej jednostki terytorialnej, pozwala ukazać różnicowanie w tempie procesu starzenia się ludności w największych polskich miastach w latach 1995-2008.

Zauważa się wyraźnie postępujące się starzenie się ludności Polski od początku lat 90. ub. wieku, przy czym jego tempo uzależnione jest zarówno od wielkości poszczególnych składowych ruchu naturalnego ludności (niższe wskaźniki rodności i umieralności w miastach oraz mniejsze nasilenie zawierania małżeństw w stosunku do obszarów wiejskich). W efekcie na obszarach miejskich średni wiek mieszkańca wzrósł w badanym interwale czasie o 3,72 lat (z 35,07 w 1995 r. do 38,79 lat w 2008 r.), co jest przyrostem większym o 0,15 lat w porównaniu do obszarów wiejskich (z 32,17 do 35,74) (por. tab. 6). Wsie polskie w 2008 r. znajdowały się zatem na poziomie zaawansowania wieku średniego, na jakim w 1995 roku usytuowane były miasta.

Bydgoszcz plasuje się powyżej średniej wzrostu mediany dla grupy największych miast w Polsce (o 1 rok powyżej średniej), przy czym jest to wzrost tylko o 0,19 lat wyższy od wzrostu dla całego kraju i o 0,11 lat od obszarów miejskich ogółem w Polsce. Na takie wartości opisywanego miernika

mają wpływ: wzrost średniej długości życia mieszkańców mających w dużych miastach lepszy dostęp do świadczeń zdrowotnych (w 8 z 10 miast spadł w latach 2005-2008 wskaźnik zgonów niemowląt, uważany za jeden z głównych wskaźników jakości opieki medycznej) oraz znaczny ubytek migracyjny-ponieważ migracje do stref podmiejskich mają charakter selektywny (Staszewska 2007, Wójcik 2005, Zborowski 2006) - w ich efekcie emigrują głównie osoby w wieku 25-45 lat (zatem do wieku wytyczonego przez GUS jako granica tzw. wieku mobilnego), podwyższając tym samym średnią wieku mieszkańca miasta.

Najniższy wzrost mediany wieku odnotowano w badanych latach w Warszawie (0,87), najwyższy natomiast w Katowicach (4,94). Stolica kraju należy do najprężniej rozwijających się miast w środkowo-wschodniej Europie, odznacza się dodatnim bilansem migracyjnym, stąd znaczny napływ osób w wieku produkcyjnym spowalnia proces starzenia się ludności. Obszar Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego zamieszkiwany przez ok. 3 miliony osób, jest obecnie regionem silnej depopulacji, a jego największe miasto – Katowice, po przemianach lat 90. restrukturyzuje przemysł oparty dotąd głównie na wydobywaniu i przetwórstwie węgla kamiennego.

Wyraźne różnice zaznaczają się także w wielkości wzrostu współczynnika feminizacji (liczba kobiet na 100 mężczyzn) w latach 1995-2008: największy wzrost udziału nadwyżki kobiet w stosunku do liczby mężczyzn odnotowano w Lublinie (3,59), Szczecinie (2,89) i Wrocławiu (2,26), najmniejszy zaś w Poznaniu (0,68), Krakowie (1,17) i Bydgoszczy (1,52), przy czym średnia wzrostu w grupie największych miast wynosi 1,90. Ponieważ normą jest wyższy udział kobiet wśród mieszkańców miast, wzrost udziału tejże płci w ogólnym zaludnieniu obszarów miejskich należy wiązać przede wszystkim z występującą nadumieralnością mężczyzn po 45 roku życia i bardzo wysokim sfeminizowaniem grup wieku poprodukcyjnego. W Bydgoszczy w 2008 roku współczynnik feminizacji w grupie osób po 45 roku życia wynosi 134,44 kobiet na 100 mężczyzn (por. Tab. 7)

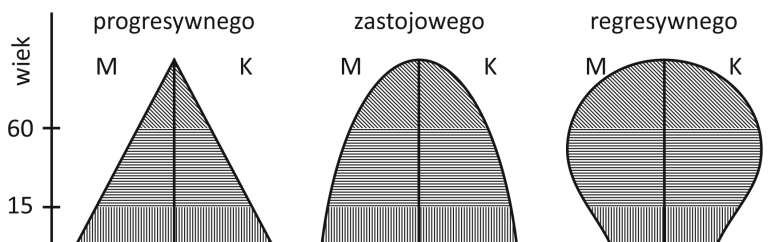
Wzrost mediany wieku w każdym z 10 największych miast Polski w latach 1995-2009 wiąże się ze zmianą struktur demograficznych, czego obrazem jest histogram zwany piramidą płci i wieku ludności. Tempo procesu starzenia się ludności kraju przebiega w miastach szybciej aniżeli na pozostałym jego obszarze, stąd posługując się typologią G. Sundbörga można stwierdzić, że największe miasta w Polsce tworzą układ struktury płci i wieku mieszkańców coraz bardziej zbliżony do typu regresywnego, charakterystycznego dla obszarów z niewielkim udziałem grupy wieku przedprodukcyjnego i wzrastającym udziałem grupy w wieku poprodukcyjnym (por. ryc.2).

Tab. 7. Liczba ludności według grup wieku i płci w Bydgoszczy w 2008 r. (stan na 31.12)

Wiek w latach	Liczba osób			Udziały procentowe (w stosunku do liczby osób ogółem)			Współczynnik feminizacji
	ogółem	mężczyźni	kobiety	ogółem	mężczyźni	kobiety	
Ogółem	358 928	168 101	190 827	100,00	46,83	53,17	113,52
0-4	15 834	8 195	7 639	4,41	2,28	2,13	93,22
5-9	14 457	7 460	6 997	4,03	2,08	1,95	93,79
10-14	16 731	8 605	8 126	4,66	2,40	2,26	94,43
15-19	21 766	10 901	10 865	6,06	3,04	3,03	99,67
20-24	28 009	13 938	14 071	7,80	3,88	3,92	100,95
25-29	31 016	15 328	15 688	8,64	4,27	4,37	102,35
30-34	29 124	14 559	14 565	8,11	4,06	4,06	100,04
35-39	23 700	11 847	11 853	6,60	3,30	3,30	100,05
40-44	20 867	10 119	10 748	5,81	2,82	2,99	106,22
45-49	23 190	11 014	12 176	6,46	3,07	3,39	110,55
50-54	29 865	13 701	16 164	8,32	3,82	4,50	117,98
55-59	28 973	12 796	16 177	8,07	3,57	4,51	126,42
60-64	21 189	9 207	11 982	5,90	2,57	3,34	130,14
65-69	15 752	6 613	9 139	4,39	1,84	2,55	138,20
70 i więcej	38 455	13 818	24 637	10,71	3,85	6,86	178,30

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS

Ryc.2. Podstawowe rodzaje piramid wieku



Źródło: Zdrojewski E. Z., 1995, Podstawy demografii, Wyd. WSI, Koszalin

Postępujący proces starzenia się społeczności największych miast Polski uwidacznia się wyraźnie w ich strukturach wieku. Warszawa i Katowice odznaczają się w tym przypadku wysokim udziałem ludności w wieku poprodukcyjnym (20%), natomiast Bydgoszcz można uznać za miasto cechujące się dość korzystną tego rodzaju strukturą na tle pozostałych miast – 17 % udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, 18% w wieku poprodukcyjnym

w 2008 roku (tab. 8). Tego rodzaju proporcje grup wiekowych wiążą się z malejącym od 1983 roku przyrostem naturalnym w kraju, który także obecnie nie umożliwia prostej zastępowalności pokoleń (0,86‰ w 2009 roku). W większości badanych miast notuje się po 1999 roku ubytek naturalny, stąd tempo depopulacji jest w ich przypadku wyraźnie wyższe od pozostałych obszarów Polski.

Tab. 8. Udział procentowy ludności według grup wieku w latach 2000-2008

Lp.	Wyszczególnienie	2000			2005			2008					
		Liczba mieszk. w tys.	1.	2.	3.	Liczba mieszk. w tys.	1.	2.	3.	Liczba mieszk. w tys.	1.	2.	3.
1.	Warszawa	1 610,5	18	65	17	1 697,6	15	66	19	1 709,8	15	65	20
2.	Kraków	758,7	19	65	16	756,6	16	66	18	754,6	16	66	18
3.	Łódź	798,4	17	64	19	767,6	15	66	19	747,2	14	65	21
4.	Wrocław	640,6	18	66	16	635,9	15	67	18	632,2	15	67	18
5.	Poznań	582,3	19	65	16	567,9	16	67	17	557,3	15	67	18
6.	Gdańsk	463,0	20	65	15	458,1	17	66	17	455,6	16	65	19
7.	Szczecin	416,7	19	65	16	411,1	17	67	17	406,9	16	66	18
8.	Bydgoszcz	375,7	21	63	16	366,1	18	66	16	358,9	17	65	18
9.	Lublin	358,9	21	65	14	355,0	17	67	16	350,5	16	66	18
10.	Katowice	330,6	20	64	16	317,2	17	65	18	309,6	15	65	20

Objaśnienia:

1. – wiek przedprodukcyjny (udział w l. mieszkańców w %)
2. – wiek poprodukcyjny (udział w l. mieszkańców w %)
3. – wiek poprodukcyjny (udział w l. mieszkańców w %)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie banku danych regionalnych GUS.

Zakończenie

Koniec XX wieku przynosi odwrócenie się korzystnych tendencji demograficznych cechujących Bydgoszcz w poprzednim okresie. Począwszy od roku 1999 zmniejsza się zaludnienie miasta w wyniku nasilającego się ubytku naturalnego i migracyjnego ludności. Kondycję demograficzną miasta obrazuje postępujący proces starzenia się społeczności miejskiej oraz osłabienie dynamiki demograficznej. W efekcie przewidywany jest dalszy spadek zaludnienia miasta; prognozy na rok 2030 określają Bydgoszcz jako 280-tysięczny ośrodek.

Na koniec należy przypomnieć, że podobne tendencje demograficzne obserwuje się także w innych dużych miastach Polski. Spadek zaludnienia wy-

wołany między innymi odpływem ludności na tereny podmiejskie, osłabienie dynamiki demograficznej oraz procesy starzenia się ludności to czynniki, które w sposób istotny kształtują kondycję demograficzną największych miast naszego kraju.

Literatura

Jaroszewska-Brudnicka R., 2009, *Przemiany społeczno – przestrzenne obszarów wiejskich w przestrzeni metropolitalnej Bydgoszczy i Torunia* [w:] W. Maik (red.) *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, s. 315-331;

Okólski M., 2005, *Demografia. Podstawowe pojęcia, procesy i teorie w encyklopedycznym zarysie*, Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa;

Parysek J.J., Mierzejewska L., 2005, *Między dezurbanizacją a reurbanizacją* [w:] I. Jażdżewska (red), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 47-56;

Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków;

Zdrojewski E.Z., 1995, *Podstawy demografii*, Wyd. Wyższej Szkoły Inżynierskiej, Koszalin.

Demographic processes in Bydgoszcz at the turn of the 20th and the 21st centuries

Abstract

The article presents factors and elements shaping demographic processes in the studied city at the turn of the centuries. Based on coefficients of the population increase, natural movement and migration as well as gender and age structure of the population, the evaluation of demographic processes and threats in Bydgoszcz was conducted and dynamics and direction of relevant changes were defined.

Key words: demographical processes, natural movement and migrations of population, gender and age structure of population.

Piotr Geise

Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu

Bydgoszcz w perspektywie przewodników turystycznych dostępnych na niemieckim rynku wydawniczym

Zarys treści: Autor podejmuje analizę postrzegania Bydgoszczy w przewodnikach turystycznych dostępnych od lat 60. XX w. do końca pierwszej dekady XXI w. na niemieckim rynku wydawniczym. Historia i dzieje miasta i zamieszkujących tam społeczności stały się punktem wyjścia do badań obrazu grodu nad Brdą, jaki prezentowały i prezentuje obecnie jeden z rodzajów literatury podróżniczej jakim jest książkowy przewodnik. Czas historyczny, w którym dokonano publikacji oraz etniczność autora to dwie zasadnicze determinanty, które wpływają na perspektywę opisu miasta, jego atrakcji turystycznych jak też wydarzeń historycznych związanych z relacjami polsko-niemieckimi.

Słowa kluczowe: książkowy przewodnik turystyczny, obraz miasta, atrakcja turystyczna, spojrzenie turystyczne.

Wstęp

Literatura, a do niej zaliczają się również przewodniki turystyczne, to jedno z narzędzi komunikacji społecznej. W przypadku przewodników turystycznych mamy do czynienia z intencjonalnym przekazem informacji przy pomocy języka, czyli przekazu słownego oraz symboli, czyli całego spektrum składającego się na przekaz wizualny w postaci map, planów miast, fotografii, reprodukcji dzieł sztuki, grafik itp.

Przewodnik turystyczny z jednej strony przynależy do literatury podróżniczej, a z drugiej strony jest częścią marketingu turystycznego. Ponadto pamiętać trzeba, że czytelnik-turysta nie kwestionuje treści przewodnika,

ponieważ autor i wydawnictwo w oczach odbiorcy postrzegani są jako autorytety -w innym wypadku tego typu publikacje nie miałyby racji bytu i nie znalazłyby nabywców i odbiorców.

Przewodniki turystyczne z natury swej rzeczy nie mają dla potencjalnego czytelnika i odbiorcy być zastępczą podróżą (jak to było i miało miejsce w przypadku literatury podróżniczej). Przewodniki nie są też sublimacją niezrealizowanej podróży. Przewodnik ma dostarczyć wiedzę na temat miejsca, do którego czytelnik zamierza się udać. Przewo w jego immanentną istotę wpisana jest aktualność przekazu, szczególnie ta odnosząca się do bazy hotelowo-gastronomicznej oraz do form i możliwości spędzenia w opisywanej destynacji czasu wolnego.

Sto lat temu (na przełomie lata i jesieni 1910 r.) w pejzaż Bydgoszczy wpisał się pomnik autorstwa berlińskiego artysty Ferdynanda Lepcke. Mowa o posągu nagiej Łuczniczki, której zakup sfinansował bydgoski bankier pochodzenia żydowskiego Lewin Lois Aronsohn. Statua mimo, iż zmieniała miejsce swego wystawiania, to stała się jednym z bardziej rozpoznawalnych symboli miasta. Kopia pomnika Łuczniczki znajduje się w rodzinnym mieście artysty, w bawarskim Coburgu. To tylko jeden z przykładów jak w grodzie nad Brdą spletają się polsko-niemieckie losy i kontakty społeczne.

Zważyć ponadto trzeba na fakt, iż wybór tego konkretnego miasta, jako obiektu analizy ma swe inne-acz nie bez znaczenia-uzasadnienie. Bowiem w przeciwieństwie do Torunia czy też innych ośrodków na południu Pomorza i na Kujawach, Bydgoszcz nie może poszczycić się tak wyrazistymi i charakterystycznymi atrakcjami jak chociażby dziedzictwo Zakonu Krzyżackiego czy też kopernikańskimi koneksjami jak to ma miejsce w przypadku Torunia.

Jednak Bydgoszcz, która w 1346 r. otrzymała prawa miejskie i której znaczenie na skutek m.in. pożogi w okresie potopu szwedzkiego systematycznie malało, paradoksalnie dzięki kolonizatorom i okupantom pruskim z czasów rozbiorów przeżyło w tym okresie swój skok cywilizacyjny. Wystarczy nadmienić wybudowanie w drugiej połowie XIX w. Kanału Bydgoskiego, linii kolejowej oraz powołanie do życia towarzystwa żeglugowego. Licząca u progu wybuchu II wojny światowej 140 000 tys. mieszkańców (z czego ok. 10 000 stanowiła ludność niemiecka a 2000 żydowska) Bydgoszcz była przykładem przenikania się zarówno żywiołu polskiego, jak i niemieckiego. Gwoli ścisłości trzeba podkreślić, iż w chwili zakończenia I wojny światowej, co jest poniekąd logiczne wzięwszy pod uwagę okres zaboru pruskiego na tych terenach, Polacy stanowili mniejszość. Ta koegzystencja międzykulturowa widoczna jest chociażby w secesji i eklektyzmie Śródmieścia z początków XX w. oraz modernizmie i kubizmie Bielawek (Herold 2000; Raszewski 1994). Ostatnim aktem, który położył kres

przenikaniu się i wymianie kontaktów między Polakami i Niemcami były- nie do końca do dziś jednoznacznie wyjaśnione- wydarzenia z 3. września 1939 r., które w świadomości obu narodów funkcjonują jako Bydgoska Krwawa Niedziela- Bromberger Blutsonntag. Perspektywa, jaka dominuje po wejściu Polski w struktury Unii Europejskiej obliguje do zdystansowanych ocen i rekapitulacji spojrzeń na położony na Brdą i Wisłą ośrodek miejski, jaki mieli i mają niemieccy turyści, którzy zapoznali się z treścią przewodników turystycznych.

Problem naukowy, cel, hipotezy badawcze i zakres analizy

Istotę niniejszych rozważań stanowi obraz Bydgoszczy w niemieckich przewodnikach turystycznych, dostępnych na przestrzeni półwiecza, od kiedy to datuje się historia przewodników turystycznych, które odnoszą się do Polski jako całości. Z tego też powodu zostały pominięte wydawnictwa, które co prawda zaistniały na niemieckim rynku wydawniczym, ale dotyczyły np. tylko terenów dawnych Prus i Pomorza (chodzi szczególnie o wydawnictwa ziomkostw), lub odnosiły się i były skierowane do innego typu, ale równie niszowego odbiorcy takiego jak np. turysta aktywny (turystyka wodna, rowerowa) lub miłośnika wypoczynku w gospodarstwach agroturystycznych.

Badaniom podlegały za to przewodniki turystyczne wydane w Polsce do 1989 r., które po przetłumaczeniu na język niemiecki były dostępne na wschodniemieckim rynku wydawniczym, jak też jedyny przewodnik opublikowany w NRD w 1980 r oraz przewodniki pisane w RFN- zarówno do jak i po fakcie zjednoczenia Niemiec. Nadto trzeba podkreślić, iż kategoria przewodników wydanych w zjednoczonych Niemczech, nie stanowi jednorodnej grupy- autor pracy nie ma na myśli w tym momencie podziału przewodników na kategorie przewodników kieszonkowych, bedekery czy też wydawnictw najnowszej generacji, czyli przewodników obrazkowych zwanych przewodnikami wizualnymi (na temat zasadności podziału i charakterystyki typologicznej zob. Geise 2009), bowiem ma się do czynienia nie tylko z pozycjami redagowanymi przez autorów niemieckich, ale też przez międzynarodowe zespoły, przez osobę pochodzącą z Polski i mieszkającą w Niemczech jak też od ostatniej dekady ub. w. niemiecki rynek przewodników wzbogacił się o te, które pierwotnie pisane były dla anglojęzycznego odbiorcy i po przetłumaczeniu dostępne są dla niemieckiego czytelnika. Ta konstatacja pozwoli w trakcie analizy uzmysłowić różnice wynikające zarówno z okresu historycznego, w którym dokonywało się opisu Bydgoszczy, jak też wskazać na dyferencje wynikające z etniczności autora i tym samym z jego auto- lub też heterostereotypowego postrzegania omawianej

destynacji. Na dodatek heterostereotypowość w tym przypadku ma dwa wymiary, związane z pierwotnym odbiorcą komunikatu pomieszczonym na kartach przewodników- otóż nie bez znaczenia wydaje się, czy tworzono przewodnik z myślą o niemieckim czy też anglosaskim odbiorcy, gdyż spojrzenie turystyczne zależy od tego kto i kiedy spogląda na daną atrakcję turystyczną, na dany widok, na określone społeczeństwo. Nie da się też przy tym pominąć kontekstu społeczno-historycznego, gdyż te same obiekty i wydarzenia historyczne mogą być postrzegane w odmienny sposób. „Przewodnik turystyczny utrwala i zatrzymuje w czasie określone atrakcje turystyczne naznaczone odpowiednim spojrzeniem turystycznym” (Geise 2009:30).

Niniejsza praca nie ma też dać odpowiedzi o ilość sprzedanych przewodników i liczbę ich czytelników. W badanym tu przypadku nie była istotna skala recepcji tychże przewodników turystycznych, ale obraz konkretnego miasta i jej mieszkańców, jaki można sobie wyrobić po lekturze tego typu literatury. Zwłaszcza, iż w dzieje tego miasta wpisane są zarówno losy najmniej dwóch głównych społeczności, czyli polskiej i niemieckiej (w mniejszym stopniu tej, która miała żydowskie korzenie- choć jak wskazuje przytoczony na wstępie przykład, gdyby nie potomek tej grupy etnicznej, to miasto nie miaoby pomnika Łuczniczki).

Analizę zebranego materiału badawczego poddano ocenie przy pomocy ogólnie przyjętych i stosowanych w naukach społecznych kategorii wprowadzonych przede wszystkim przez takich uczonych jak: Walter Lippmann (stereotyp), Georg Simmel (Obcy), Dean MacCannell (atrakcja turystyczna) oraz John Urry (spojrzenie turystyczne). Wyżej wymienieni autorzy i używane przez nich pojęcia posłużyły za osnowę niniejszych badań, co też jednocześnie sprawia, iż nie były to badania stricte historyczne, antropologiczne czy też lingwistyczne (na temat rozumienia ww. terminów i pojęć zaadaptowanych od wymienionych badaczy- por. Geise 2007; Geise 2009). Jednak trzeba zdawać sobie sprawę, iż kategoria ‘spojrzenie turystyczne’, którym posługuje się John Urry (2007), jest podobnie jak MacCannellowska atrakcja turystyczna pojęciem nieostrym i tym samym o szerokim zakresie.

Na dodatek- z czego piszący zdaje sobie w pełni sprawę- oba narzędzia badawcze obarczone są pewną dozą subiektywności. Będąc świadomym pewnych ograniczeń, jakie związane jest z przyjęciem perspektywy- w odniesieniu do atrakcji i spoglądania na nią w sposób turystyczny - wyznaczonej przez tych dwóch uczonych autor proponuje przyjęcie wymienionych później typów spojrzeń, które zakłada się, iż najczęściej mogą być przywoływane i wykorzystywane na łamach przewodników turystycznych w przypadku opisu obcej i nieznannej odbiorcy destynacji. Typologia ta stanowi bardziej pewien zbiór typów idealnych

spojrzeń, które w określonej sytuacji mogą podlegać pewnym modyfikacjom i nie oznacza też przy tym, iż wszystkie zasygnalizowane w tym miejscu możliwości typów spojrzeń mogą zaistnieć w przypadku opisu Bydgoszczy:

- **Spojrzenie antropologiczne** (opis miejsc w szerszym kontekście z uwzględnieniem warunków kulturowych);
- **Spojrzenie historyczno-religijne** (prezentacja budowli sakralnych jak też świeckich oraz ich związku i roli w historii Polski jak też Niemiec);
- **Spojrzenie socjologiczne** (postrzeganie opisywanych i wizualizowanych miejsc wraz z ich uwarunkowaniami społecznymi);
- **Spojrzenie ekologiczne** (docenianie i zwracanie uwagi czytelnikowi na wyjątkowość walorów przyrodniczych ale też troska o środowisko naturalne);
- **Spojrzenie rekreacyjne** (destynacja miejscem zbiorowego wypoczynku oraz rozrywki, natura i jej walory wykorzystywane i traktowane w sposób aktywny);
- **Spojrzenie romantyczne** (spoglądanie na naturę poprzez romantyczną perspektywę- ten charakter budzi jednocześnie podziw i respekt i tym samym nie stanowi zachęty do aktywnego wypoczynku, lecz do samotnej, nabożnej kontemplacji);
- **Spojrzenie nostalgiczne** (określone miejsca- najczęściej miasta ale i krajobrazy- mają u czytelnika wywołać określone wspomnienie, przywołać miejsca pamięci znane z dzieciństwa lub z rodzinnych opowieści);
- **Spojrzenie propagandowo-ideologiczne** (wymowa opisu lub podporządkowana panującemu systemowi i porządkowi politycznemu);
- **Spojrzenie informacyjno-praktyczne** (zawiera w sobie przydatne wiadomości które mogą okazać się pomocne i użyteczne w czasie podróży i pobytu u Obcego).

Uwzględniając dotychczasowy rozwój turystyki, tak w Polsce jak i w Niemczech oraz stan badań nad stereotypami Polski i Polaków egzystujących w niemieckim społeczeństwie można sformułować następującą tezę oraz dwie hipotezy. Zasadnicza teza, na której opierają się hipotezy badawcze brzmi:

- Przewodnik turystyczny, którego głównym celem jest dostarczenie czytelnikowi a tym samym potencjalnemu turyście, informacji na temat opisywanego nieznanego miejsca odwołuje się do stereoty-

pów, którymi posługują się zarówno autorzy jak i czytelnicy i które na temat opisywanego celu podróży są żywotne w danym czasie historycznym. Tym samym można przyjąć, że stereotypy, których nie da się całkowicie wyeliminować z życia społecznego, współdecydują o turystycznej atrakcyjności danego kraju i jego społeczeństwie.

Natomiast główne hipotezy badawcze sprowadzają się do następujących zagadnień:

- W jaki sposób i przy użyciu jakich spojrzeń turystycznych dokonano opisu atrakcji turystycznych miasta. Zarazem co też autorzy uznawali za atrakcje turystyczne Bydgoszczy? Czy ów kanon atrakcji jest zależny od czasu historycznego, typu przewodnika oraz od pochodzenia etnicznego autora ?
- Czy jest zauważalny wpływ relacji i stosunków polsko-niemieckich na treści zawarte w przewodnikach turystycznych, które odnoszą się do Bydgoszczy?

Wyniki badań

Jak dowodzą cyklicznie publikowane wyniki badań prowadzonych przez Instytut Turystyki w Warszawie w ostatnich latach odnotowuje się systematyczny spadek turystów zagranicznych- w tym i tych z Niemiec- przybywających do naszego kraju. Ta tendencja nie pozostaje również bez wpływu na zmniejszającą się liczbę turystów zagranicznych odwiedzających województwo kujawsko-pomorskie, które jednocześnie od kilku ostatnich lat plasuje się na jednym z ostatnich miejsc spośród wszystkich województw w kraju pod względem rocznej liczby pobytów turystów zagranicznych na swym terenie.

Tab. 1. Dynamika przyjazdów turystów zagranicznych (dane w mln.)

Lata	2007	2008	2009
Tur. zagr. ogółem	15,0	13,0	11,9
Tur. z Niemiec	5,3	4,8	4,5
Tur. zagr. w woj. kuj.-pomorskim	0,4	0,3	0,2

Źródło : Instytut Turystyki

Z kolei z przeprowadzonych po raz pierwszy w 2009 r., kompleksowych badań dotyczących krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie kujawsko-pomorskim wynika, iż co trzeci turysta zagraniczny odwiedzający województwo, był turystą z Niemiec (Raport 2009...). Niestety większość wyników badań dotyczących szczegółowych informacji związanych z zachowaniem się turystów zagranicznych nie uwzględniało podziału na kraj pochodzenia lub/i nie brało pod uwagę rozróżnienia na poszczególne miasta województwa. Dlatego też nie można przytaczanych tu danych w każdym przypadku odnosić do Bydgoszczy lub do zachowań turystów zagranicznych, czy tym bardziej tych z zaa Odry. Przeszło co dwunasty (w sumie 8 %) zagraniczny turysta nie uważał Bydgoszczy za miejsce godne polecenia swoim znajomym w celu odwiedzenia i poznania miasta. Natomiast stosunek turystów krajowych do zagranicznych w 2009 r. w Bydgoszczy kształtował się na poziomie 88,6% : 11,4%.

Biorąc pod uwagę największe atuty czyli to, co MacCannell nazywa atrakcjami turystycznymi, Bydgoszcz w oczach wszystkich respondentów-zarówno krajowych jak i zagranicznych- obecnie jest zapamiętywana i kojarzona z rewitalizowaną Wyspą Młyńską i Starym Miastem (odpowiednio 18,8% i 17,3%), w następnej kolejności z imprezami kulturalno-sportowymi i Brdą (14,3% i 10,1 %). Zabytki- świeckie i sakralne- w porównaniu z tym co przekazują przewodniki turystyczne, to atrakcja dla co trzynastej pytanej osoby (7,6%), jeszcze mniejszym powodzeniem cieszyła się możliwość shoppingu (5,7%) i była ona minimalnie wyższa od negatywnych i złych wspomnień, z którymi wyjadają turyści z grodu nad Brdą (4,0%) (Raport 2009...).

Zgodnie z przyjętą tezą, przewodniki dostarczając czytelnikowi i potencjalnemu turyście wiedzy na temat opisywanego Obcego odwołują się do egzystujących w środowisku odbiorcy stereotypów dotyczących opisywanego podmiotu jak też istniejących relacji i stosunków społecznych między stereotypizującym i stereotypizowanym. W kontekście turystyki odwołanie i posiłkowanie się stereotypami do opisu destynacji, rozumianej jako miejsce docelowe podróży wraz z zamieszkującą tam lokalną społecznością, ma wpływ na poziom atrakcyjności turystycznej. W istotę przewodnika niejako z urzędu wbudowany jest funkcjonujący społeczne stereotyp dotyczący opisywanego podmiotu (Barthes 2000; Horne 1984; Ostrowska 2000).

Zebrany materiał w pełni potwierdził zasadność zastosowania typologii przewodników na bedekery, przewodniki kieszonkowe, kompaktowe, dla plecakowiczów i wizualne.

Na ciekawej pozycji plasuje się przewodnik wizualny (Polyglott APA Guide 1993-2006)), który jest jednocześnie hybrydą dwóch typów. Pod wzglę-

dem treści odpowiada bedekerom lub kompaktom z ich początkowego etapu rozwoju a pod względem wizualnym jest na wskroś pozycją odwołującą się do medialnego by nie powiedzieć gazetowo-internetowego przekazu. Owa medialność przekazu byłaby potwierdzeniem tezy Johna Urrego (2009) o ewolucji opisu miast i miejsc jako takich. Ongiś pisano i mówiono odwołując się do zmysłu dotyku, zapachu i dźwięku a współcześnie zostało to zredukowane do opisu obrazkowego znanego i rozpoznawanego z mediów. Jednak owa medialna perspektywa nie znalazła swego odzwierciedlenia w przypadku informacji dotyczącej Bydgoszczy-zamiast jakiegokolwiek wizualizacji miasta, znajduje się sielski obraz łąk i nadwiślańskich rozlewisk, które nijak się mają do szeroko rozumianej Bydgoszczy czy też jej okolic (bo podpis nie sugeruje, iż to jest krajobraz wokół opisywanej destynacji).

Analiza wskazała na pewne prawidłowości- otóż do 1989 r. przewodniki wydawane w Polsce, NRD jak i RFN i to zarówno bedekery, kieszonkowe, kompaktowe, jak i dla plecakowych travelersów zawierały mniej czy też bardziej rozbudowany przekaz dotyczący Bydgoszczy. Natomiast po 1990 r. jest zauważalna pewna tendencja do pomijania informacji o Bydgoszczy w przewodnikach kompaktowych i kieszonkowych.

Równie charakterystyczny wyznacznik stanowią nazwy własne dotyczące miasta i geografii. Publikacje pisane w Polsce i w NRD posiłkowały się wyłącznie polską nomenklaturą, natomiast w zjednoczonych Niemczech stosowano równolegle oznaczenia dwujęzyczne (np. Bydgoszcz/Bromberg; Brda/Brahe).

Znamiennym i poniekąd dającym dużo do myślenia jest wykorzystanie środków wizualnych w postaci planów miast i zdjęć do wzbogacenia i uzupełnienia opisu miasta. Skromne posługiwanie się tymi formami komunikacji sugeruje, iż Bydgoszcz postrzegana jest jako destynacja mało atrakcyjna dla turysty zagranicznego. Plan miasta praktycznie wykorzystywano w pozycjach redagowanych w Polsce do 1989 r. (Bajcar 1964-1980) oraz w zachodniemieckim bedekerze (Polte 1980). Równie incydentalnie przedstawia się sprawa związana z wzbogaceniem treści tekstowych przekazem wizualnym w formie zdjęć. Ten środek komunikacji użyto tylko trzy razy i zawsze w wydawnictwach typu bedeker. Dwa razy odwołano się do wizualizacji starówki (Stary Rynek oraz spichrze) a raz zacytowano kartkę pocztową z Bromberga z początków XX w. W tym ostatnim przypadku jest to jednoznaczny komunikat, mówiący o historyczno-nostalgicznym (ale w niemieckim wykonaniu) spojrzeniu na opisywane miejsce. Może to sugerować-zdaniem autorów i wydawnictw-brak przejawów turystycznej atrakcyjności miasta. Ja już wspomniano tylko w dwóch przewodnikach znalazła się wizualizacja miasta w postaci spichrzy

(Baedeker 1991-2004) oraz Starego Rynku (Meass 1993), bo trudno uznać za wizualizację stanu faktycznego, to czym opatrzone informacje na temat miasta w na wskroś historycznym bedekerze, który swą formą bardziej przypomina akademicki podręcznik do nauki historii sztuki na terenach obecnej Polski- w tejsze publikacji przekaz dotyczący Bydgoszczy wzbogacono archiwalną pocztówką z początków XX w., która w przewodniku wydanym 9 dekad później jest przykładem typowego spojrzenia na Polskę a w tym konkretnym przypadku na Bromberg, poprzez pryzmat spojrzenia historycznego i sentymentalno-nostalgicznego (Bentchev 1989-1991).

Inny wymiar spojrzenia historyczno szczególnie widoczny jest w pracach z początkowego okresu przewodnikowego (Uszyńska 1961; Bajcar 1964), kiedy to historię Bydgoszczy osadza się we wczesnym średniowieczu, jeszcze przed nadaniem przez Kazimierza Wielkiego praw miejskich. Prócz tego przewodniki te są przykładami werbalnej ekwilibrystyki- jeżeli wspominają o Kanale Bydgoskim czy też o kolei, które to inwestycje przyczyniły się do rozwoju miasta, to nie podają kto był inicjatorem i pomysłodawcą tych przedsięwzięć.

Natomiast spojrzenie martyrologiczne przejawia się praktycznie bez mała we wszystkich przewodnikach redagowanych w Polsce do 1989 r., dotyczy to nie tylko opisu związanych z wydarzeniami nazywanych Krwawą Niedzielą, ale też wymienia się wszystkie możliwe miejsca związane z poległymi ofiarami w czasie II wojny (cmentarz na Wzgórzu Wolności oraz fordońską Dolinę Śmierci). Praktycznie żaden przewodnik-bez względu na miejsce i czas wydania- nie podważa tezy związanej z niemiecką genezą i dywersją zamieszek z 3. września 1939 r.

Wyjątkiem jest autor jedynego przewodnika wydanego w NRD (Polte 1980), który temat historii miasta skrętnie pomija- w to miejsce przekazuje informacje o Bydgoszczy jako ośrodku przemysłowym i centrum sportowym, znanym z osiągnięć lekkoatletów, wioślarzy, kajakarzy i pływaków. Tym samym przekaz ten idealnie wpisuje się i jest potwierdzeniem słuszności założonych hipotez o zależności przekazu od czasu historycznego i etniczności autora. Wszak w NRD pomijano milczeniem pewne fragmenty niemieckiej historii, jak też równocześnie kładziono duży nacisk propagandowy na rozwój sportu.

Wnioski końcowe

Na podstawie badań można stwierdzić, iż nie istnieje jeden spójny obraz grodu nad Brdą, który prezentują przewodniki turystyczne dostępne na niemieckim rynku wydawniczym i wydane w tym samym czasie historycznym. Co jednakowoż nie oznacza, iż w świetle przeprowadzonej analizy nie można stwier-

dzić, iż Bydgoszcz to przede wszystkim zbiór budowli o charakterze religijnym (kościół katolickie) jak i świeckim (muzea). To z jednej strony sankcjonuje tezę o mieszczańskim rodowodzie przewodnika, który opisujące destynacje sprowadza i ogranicza do prezentacji dziedzictwa katolickiego (Barthes 2000), a z drugiej strony wskazuje, iż nawet przewodniki prezentujące inne, poszerzone spojrzenie-tak jak z reguły czynią to pozycje skierowane do turystów/podróżników plecakowych - nie wychodzą poza mieszczański standard opisu; jedynym wyjątkiem w tym momencie jest prezentacja relatywnie bogatej oferty spędzenia czasu wolnego, która została sprowadzona do restauracji i pubów.

Bywają przewodniki (uwaga ta dotyczy szczególnie bedekerów historycznych oraz przewodników wydawanych zarówno w Polsce, jak i w Niemczech do 1989 r.), które marginalizują lub wręcz pomijają całą sferę dotyczącą przeszłości i pruskiego dziedzictwa miasta. Zebrany materiał pozwala sądzić, iż bedekery historyczne i tym samym ich czytelnik i potencjalny turysta nie jest zainteresowany społeczno-kulturowym wymiarem opisywanej destynacji. Przejawia się to również zupełnym brakiem informacji dotyczącym bazy hotelowo-gastronomicznej. A to z kolei sugeruje, iż tego typu turysta udając się do Tam, zdany jest wyłącznie na zaprogramowany i zorganizowany pobyt znany z autokarowych 'objazdówek' lub tzw. Studienreise, czyli wyjazdów studyjnych. Na przeciwnym biegunie plasować powinien się czytelnik przewodników pisanych z myślą o turystach „plecakowych”, który zakłada się, że jest ciekawy świata i nie ma obaw przed kontaktem z odwiedzanym Obcym. Z kolei baza hotelarsko-gastronomiczna była prezentowana we wszystkich typach przewodników pisanych w Polsce do 1989 r. jak i w pozycjach, których odbiorcami z założenia mieli być-z reguły preferujący niezorganizowany pobyt- turyści „plecakowi”.

Autorzy tylko z rzadka odwołują się do uchylania kulis-informując czytelnika i tym samym potencjalnego turystę o odgrywanym dwa razy w ciągu dni-w południe i o godz.18.00-hejnale z wieży kościoła klarysek.

Zebrany materiał badawczy pozwala stwierdzić, iż lata 70., to okres, w którym polscy autorzy piszący z myślą o zagranicznym odbiorcy (gwoździ ścisłości trzeba odnotować, że owe przewodniki były pierwotnie pisane w j. polskim a następnie dokonano tłumaczeń na j. niemiecki, angielski, francuski oraz włoski co tym samym sugeruje, iż były również dostępne na innych zewnętrznych rynkach turystycznych jak też pewnie stanowiły krajową ofertę wydawniczą skierowaną do zagranicznego turysty przybywającego do naszego kraju) zamiast od prezentacji zabytków rozpoczynali opis miasta od wyliczenia gałęzi przemysłu, którego zakłady produkcyjne były ulokowane nad Brdą i Wisłą.

Porównując wyniki badań dotyczących postrzegania Polski i Polaków przez społeczeństwo niemieckie- zarówno przed jak i po 1989 r.- z przekazem zawartym na kartach przewodników turystycznych, trzeba stwierdzić, iż opinie wyrażane w badaniach charakteryzują się zdecydowanie większym poziomem kategoryczności. Przewodnik turystyczny, poprzez swą formę i konwencję nie jest tożsamy z subiektywnym reportażem czy też pamiętnikiem, jest w jakimś sensie częścią szeroko pojętego przemysłu turystycznego i z tego też powodu, jeżeli odwołuje się do wybranych przykładów stereotypów, czyni to w sposób subtelny i 'miękki'.

Przeobrażenia roku 1989, mają swe wielorakie i czasem wielce zaskakujące konsekwencje. Praktycznie dopiero po tym okresie- wyjątkiem był be- deker historyczny (Bentchev 1989-1991)- niemieccy autorzy przewodników dostrzegają prawdziwe oblicze powojennej Polski, z jej kryzysami, strajkami, ofiarami protestów społecznych. Wcześniej temat ten- zapewne na skutek wewnętrznego samoograniczenia się autorów wynikające z niechęci do podejmowania 'trudnych' tematów- nie funkcjonował w świadomości autorów a co się z tym wiąże nie był multiplikowany na kartach pozycji. Jednak z perspektywy zewnętrznej, niemieckiej czy tym bardziej anglosaskiej, bo cały czas trzeba pamiętać, iż trzy analizowane tu pozycje pierwotnie były przeznaczone dla anglojęzycznego czytelnika, Bydgoszcz nie jest ikoną przemian solidarnościowo-wolnościowych (jak dowiodła inna analiza, takimi miastami są tylko Gdańsk i Warszawa -zob. Geise 2009) mających miejsce w Polsce między sierpniem 1980 a grudniem 1981.

Konkludując, przekaz zawarty w przewodniku turystycznym by spełniał swą funkcję, musi do pewnego stopnia odwoływać się i czerpać z doświadczeń opartych na stereotypie dotyczącym opisywanego Obcego i opisywanej destynacji. Bowiem stereotyp jest fundamentem tożsamości grupowej. Z reguły autor pisze z myślą o swojej grupie, wyjątek stanowiły przewodniki pisane w Polsce do 1989 r., w pozostałych przypadkach (nawet gdy autor był Polakiem, to mieszkał w Niemczech) zasada ta znajduje swoje potwierdzenie. Dla stereotypizowanego niektóre przykłady mogą być irytujące (chłop z koniem, wiejscy pijaczkowie, przejawy biedy...), ale dla turysty, dla osoby z zewnątrz, która przybywa na krótko, tego typu przykłady świadczą o egzotyce i podnoszą poziom turystycznej atrakcyjności. Nie można zapominać, iż przewodnik turystyczny poza stroną informacyjno-praktyczną zawiera w sobie elementy literatury rozrywkowej, a to wymusza odwoływanie się do pewnej konwencji- bazyry i bieda, jako przejawy turystycznego 'folkloru' zostają ocieplone widokami plaż, gór lub sielsko-anielskimi wizualizacjami bocianich gniazd.

Analiza wykazała, iż nie istnieje jeden koherentny kanon stereotypów do jakiego odwołują się autorzy przewodników a jego poszczególne składowe takie jak chociażby 'polnische Wirtschaft', przywoływane jest przede wszystkim w określonym czasie historycznym i bardziej a rebours, gdy to w latach 70. ub. w. przewodniki tworzone w Polsce z myślą o kreacji wizerunku kraju na rynkach zewnętrznych w pierwszej kolejności przedstawiały każdy ośrodek miejski (uwaga dotyczy nie tylko Bydgoszczy-por. Geise 2009) jako miejsce funkcjonowania całego spektrum gałęzi przemysłu. Tym samym prezentacja kraju, jego skoku cywilizacyjno-industrialnego idealnie wpisywała się w funkcjonujące i obowiązujące spojrzenie propagandowo-ideologiczne. Z obecnej perspektywy trudno sobie wyobrazić by turysta (piszący nie ma w tym momencie na myśli niszowej odmiany turystyki, czyli turystyki przemysłowej, bo ona dotyczy zrewitalizowanych obiektów poprzemysłowych, które nie stanowią chociażby zagrożenia dla środowiska i zwiedzających z powodu wydzielanych zanieczyszczeń- vide obiekty pokopalniane w Zagłębiu Ruhry) przyjeżdżający do ówczesnej Polski pragnął zobaczyć i był zainteresowany informacjami o zakładach celulozowych, obuwniczych czy też chemicznych znajdujących się w danym mieście. Propaganda i ideologia tamtego czasu w ten sposób chciała zadać kłam panującemu na zewnątrz stereotypowi o poziomie rozwoju polskiej gospodarki czy wręcz o niegospodarności i niemocy w tym wymiarze życia społecznego.

Niniejsza analiza dowiodła braku znaczących przejawów dynamiki obrazu Bydgoszczy i bydgoszczan. Można tylko jedynie z ubolewaniem dostrzec brak znaczącej wagi w przypadku opisu miasta. Najwidoczniej Bydgoszcz, jest za mało wyrazista i tym samym za mało 'atrakcyjna' w MacCannellovskim rozumieniu. Ani ufundowany 100 lat temu przez Lewina Aronsohna, statuy Łuczniczki, która stała się symbolem miasta, ani też wspomniany Walther Leistikow czy też Marian Rejewski, któremu udało się złamać kod Enigmy, nie są na tyle nośni medialnie by kreować wizerunek miasta na zewnątrz.

Co znamienne- bo i ile to można to w jakimś sensie zrozumieć (por. Geise 2009), iż z powodów samoograniczenia i niechęci do 1989 r. do podejmowania tematów związanych z niemieckim dziedzictwem kulturowo-naukowym na terenach obecnie wchodzących w skład Polski- żaden z autorów przewodników turystycznych nie wspomina i nie uważa za godne odnotowania po 1990 r. chociażby Waltera Leistikowa związanego z miastem, który w Niemczech jest znany jako współtwórca Berlińskiej Secesji.

Żaden z autorów- również i ci, którzy postrzegają Polskę jako całość poprzez tragedię holokaustu i z pietyzmem informują czytelników o śladach byłej kultury żydowskiej- nie zamieszcza komunikatu dotyczącym pierwiastka

judaistycznego na terenie Bydgoszczy (mowa w tym momencie o przedwojennych synagogach i kirkutach w Bydgoszczy i Fordonie). Tym samym nieistnienie spojrzenia antropologicznego czy też socjologicznego sprawia, iż historia miasta zostaje zubożona o wymiar międzykulturowy, który co prawda nie był w Bydgoszczy tak doniosły jak to miało miejsce np. w Łodzi czy Lublinie, ale stanowił pewien element życia i koegzystencji społeczności na swym terenie.

Brak również spojrzenia na miasto, jako na miejsce możliwości wypoczynku i relaksu- w świadomości autorów nie istnieje zarówno zieleń miejska w postaci parków, jak i tereny znajdujące się na obrzeżach miasta, takie jak kompleksy wypoczynkowy w Myślęcinku.

Jeżeli literatura przedmiotu zajmująca się analizą przewodników turystycznych (Horne 1984; Barthes 2000) dowodzi, iż przekaz zawarty na kartach przewodnika turystycznego jest oparty na stereotypowym, czyli uproszczonym oglądzie społecznej rzeczywistości, to uprawionym było by przywołanie- prawda, iż trochę na wyrost- porównania, które w okresie międzywojnia ubiegłego wieku nazywało Bydgoszcz, poprzez secesję i eklektyzm, 'małym Berlinem'. Żaden z autorów, nie odwołuje się do tej konstrukcji stylistycznej, by tym samym oswoić czytelnikowi obcość opisywanego miejsca-wszak gros poddanych badaniom publikacji powstała z założenia dla niemieckiego odbiorcy i potencjalnego turysty zamierzającego udać się do Polski.

Literatura

Barthes R., 2000, *Mitologie*, Wydawnictwo KR, Warszawa;

Geise P., 2007, *Stereotypowe postrzeganie Polski w niemieckich przewodnikach turystycznych* [w:] L. Zieliński, M. Chamot (red.) *Narody w Europie. Tożsamość i wzajemne postrzeganie*, Wyd. Uczelniane WSG, Bydgoszcz;

Geise P., 2009, *Polska i Polacy w świetle niemieckich przewodników turystycznych*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław (maszynopis niepublikowanej pracy doktorskiej);

Herold J. (red.), 2000, *Bydgoszczanie XX wieku*, Inst. Wyd. „Świadectwo”, Bydgoszcz;

Horne D., 1984, *The Great Museum*, Pluto, London;

MacCannell D., 2002, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Wyd. MUZA, Warszawa;

Ostrowska D., 2000, *Przewodnik turystyczny. Z badań nad modelem i jego przeobrażeniami*, „Gatunki mowy i ich ewolucja”, T.1: 75-85;

Raport 2009. Kierunki rozwoju w sferze turystyki i ich wpływ na gospodarkę województwa kujawsko-pomorskiego, 2009, Kujawsko-Pomorska Organizacja Turystyczna, Toruń, Bydgoszcz;

Raszewski Z., 1994, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Pomorze, Bydgoszcz;

Urry J., 2007, *Spojrzenie turysty*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa;

Urry J., 2009, *Socjologia mobilności*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Materiał badawczy

* publikacje zawierające informacje dotyczące Bydgoszczy

Przewodniki typu bedeker

Uszyńska Z., 1961, *Polen. Reiseführer*, AGPOL, Warszawa*;

Jankowska A., 1971, *Reiseführer Polen*, Sport i Turystyka, Warszawa*;

Polte W., 1980, *Volksrepublik Polen*, VEB Tourist- Verlag, Berlin/Leipzig*;

Bentchev I., 1989-1994, *Polen*, Du Mont, Köln*;

Baedeker red., 1991-2006, *Polen*, Baedeker, Ostfildern*;

Maess T., 1993, *Polen. Express Reisehandbuch*, Mundo Verlag, Leer*;

Torbus T., 2002-2005, *Polen*, Du Mont, Köln

Przewodniki kompaktowe

Gancz F., 1973-1992, *Polen*, Polyglott, München*;

Birkhäuser H.A., 1979, *Polen*, Pfütznern, München*;

Hirsch H., 1992, *Polen*, Mairs Verlag, Ostfildern;

Marsch R., 1992, *Polen. Merian*, Gräfe und Unzer GmbH, München;

Hirsch H., 2004, *Polen*, Mairs Verlag, Ostfildern;

Herbener S., Elwers R., 2001-2005, *Polen*, Polyglott -on tour, München.

Przewodniki kieszonkowe

Bajcar A., 1964, *Polen*, Polonia Verlag, Warszawa*;

Bajcar A., 1971-1980, *Polen. Reiseführer*, Interpress, Warszawa*;

- Borjans A., 1987, *Polen kennen und lernen*, LN-Verlag, Lübeck*;
- Marsch- Potocka R., Strzelecka G., 1996, *Polen*, Gräfe und Unzer GmbH, München;
- Torbuss T., 2004, *Polen*, Nelles Verlag, München;
- Scheter D., Köthe F., 2004-2007, *Polen*, ADAC- Verlag, München;
- Schultze D., 2005, *Polen*, Merian live, Travel House Media GmbH, München.

Przewodniki dla plecakowych travelersów

- Wichrowski K. Wojnowski T., 1980, *Polen. Reiseführer für junge Leute und alle, die sich jung fühlen*, Interpress, Warszawa*;
- Stanley D., 1991, *Reisehandbuch Polen*, Verlag Gisela E. Walther, Bremen*;
- McLachlan G., Salter M., 1992, *Polen. Reisehandbuch*, M. Müller Verlag, Erlangen*;
- Bousfeld J., Salter M., 2003, *Polen*, M. Müller Verlag, Erlangen*

Przewodniki dla plecakowych travelersów

- Polyglott APA Guide, 1993-2006, *Polen*, Langenscheidt KG, Berlin/München*.

Bydgoszcz in the light of tourist guides available on the German market

Abstract

The author undertakes to analyze the image and perception of Bydgoszcz in the tourist guides available on the market since the 60ies of the 20th century until the end of the first decade of the 21st century. The major point of departure of the tourist guide dedicated to Bydgoszcz have been: the history of the city and of its societies. The time of the publication of the guide and the ethnicity of the author are two parameters, which affect the description of the city, its tourist attractions, as well as the historical events associated with the Polish-German relations..

Key words: tourist guide in the form of a book, the image of the city, tourist attractions, tourism approach.

**Sylwia Gizler,
Robert Brudnicki**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Aktywność turystyczna mieszkańców strefy podmiejskiej Bydgoszczy

Zarys treści: W komunikacie przedstawiono cele, założenia oraz wstępny raport z badań uczestnictwa w turystyce specyficznej grupy mieszkańców strefy podmiejskiej Bydgoszczy. Respondenci to osoby celowo dobrane, do niedawna mieszkające w ośrodku wielkomiejskim. W wyniku podjęcia celowych decyzji migracyjnych funkcjonują obecnie w odmiennym środowisku zamieszkania (z wszelkimi tego konsekwencjami), jednak najczęściej są nadal ściśle powiązani z miastem. Uogólniając, można stwierdzić, że głównym celem badań jest odpowiedź na pytanie: czy i ewentualnie w jaki sposób ten „nowy etap” w życiu respondentów wpływa na ich udział w turystyce? Szeroko zakrojone prace badawcze zainicjowano podczas gromadzenia materiału do pracy magisterskiej studentki kierunku turystyka i rekreacja w Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy. Badania były finansowane z wewnętrznego grantu WSG.

Słowa kluczowe: aktywność turystyczna, wypoczynek, ruch turystyczny, wzory turystyki, potrzeby turystyczne.

Wprowadzenie

W ostatnim dziesięcioleciu jednym z najbardziej zauważalnych aspektów nasilającego się procesu suburbanizacji w naszym kraju były zmiany w rozmieszczeniu ludności w relacji miasto-wieś. Do końca XX w. obserwowano procesy koncentracji ludności w miastach (wskaźnik urbanizacji osiągnął wtedy 61,89%), natomiast od tego czasu zauważa się proces odwrotny, czyli zwiększanie się udziału ludności wiejskiej. Głębsze analizy demograficzne wskazują,

że szczególnym natężeniem napływów charakteryzowały się strefy podmiejskie największych miast, przy czym nie zawsze najważniejsze znaczenie w strukturze osób napływających mają mieszkańcy ośrodka centralnego. Fakt ten dokumentują badania P. Śleszyńskiego (2006), który wykazał m.in., że największe znaczenie odpływu z miasta głównego we wzroście strefy podmiejskiej cechuje zespół miast Bydgoszczy i Torunia (85%) (dane za rok 2003).

Ustalenie to było bardzo ważne z punktu widzenia zainicjowanych w naszym ośrodku badań nad aktywnością turystyczną mieszkańców strefy podmiejskiej Bydgoszczy.

Przedmiotem wspomnianych badań są postawy i zachowania człowieka, które w kontekście dynamicznego rozwoju rekreacji i turystyki wyznaczają pojęcie miejskiego stylu życia. Przyjmując, że styl życia jednostki wyznacza główne cele życiowe, można wyodrębnić takie przypadki, w których turystyka nie jest włączona do znaczących elementów stylu życia (styl wiejski). Z drugiej strony – można wyodrębnić zachowania, które są nastawione na aktywne uczestnictwo w turystyce. Ten typ zachowań jest charakterystyczny przede wszystkim dla mieszkańców terenów silnie zurbanizowanych. W przeprowadzanych badaniach uwagę skoncentrowano na zachowaniach turystycznych specyficznej grupy ludzi – w nieodległej przeszłości mieszkańców ośrodka wielkomiejskiego, aktualnie zaś ze względów formalnych – członków społeczności wiejskiej, mieszkających w strefie podmiejskiej wskutek podjęcia celowych decyzji migracyjnych (np. w celu poszukiwania „lepszego” środowiska zamieszkania, lepszych warunków życia itp.). Jedno z podstawowych zamierzeń omawianych badań stanowi identyfikacja modelu uprawiania turystyki wśród takiej grupy osób.

W kontekście tych rozważań pojawiły się ważne pytania:

1. Czy zachowania turystyczne wybranej części populacji mieszkańców strefy podmiejskiej, wcześniej ukształtowane i realizowane w odmiennych warunkach (miejskiego środowiska życia) są „przenoszone” do nowego (wiejskiego) środowiska zamieszkania?
2. Czy w nowym środowisku życia, w nowych warunkach, wskutek oddziaływania „nowych” bodźców (czynników) (jakich?) wcześniej wykształcone modele zachowań turystycznych podlegają modyfikacjom?

Realizacja celów badawczych pracy wiązało się m.in. z:

- analizą poziomu uczestnictwa w wyjazdach wakacyjno-urlopowych i weekendowych oraz charakterystyką podstawowych parametrów podróży (częstotliwość wyjazdów, cele wyjazdów, uczestnictwo

członków gospodarstw domowych, sezonowość wyjazdów, długość pobytu, forma, osoby towarzyszące, organizacja podróży itp.),

- identyfikacją *activity space* – przestrzeni rzeczywistych zachowań, wykorzystywanej do celów realizacji potrzeb turystycznych i rekreacyjnych,
- identyfikacją czynników determinujących aktywność turystyczną (demograficznych – wiek, płeć, struktura rodzinna, społecznych – wykształcenie, ekonomicznych – sytuacja materialna, osobowościowych – motywy, preferencje),
- analizą przydatności rekreacyjnej strefy podmiejskiej oraz innych czynników (np. stopień asymilacji z nowym otoczeniem, charakter miejsca zamieszkania – poziom urbanizacji itp.).

Ważnym zadaniem badawczym była weryfikacja hipotezy, która zakłada, że pod wpływem szeregu bodźców (czynników) pojawiających się w „nowym otoczeniu” (środowisku zamieszkania) preferowany dotychczas model aktywnego uczestnictwa w turystyce, tak charakterystyczny dla mieszkańców dużych skupisk miejskich, ulega istotnym zmianom.

Uzyskanie informacji stanowiących podstawę rozwiązania problemu badawczego było możliwe wyłącznie po przeprowadzeniu badań terenowych na szeroką skalę. Na terenie gmin przyległych do wybranych ośrodków miejskich zaplanowano przeprowadzenie ok. tysiąca wywiadów kwestionariuszowych, poprzedzonych kwerendą w urzędach gmin administrujących w obszarze badań.

Wstępne wyniki sondażu

W roku 2008 na terenie gminy Osielesko przeprowadzono badania kontrolne. Ich celem było ustalenie, czy skonstruowany kwestionariusz ankietowy jest wystarczająco zobiektywizowanym narzędziem badań. Kontrolni poddano zarówno poprawność sformułowanych pytań (ich czytelność), jak i zakres informacji jaki jest możliwy dzięki nim do zdobycia.

Badanie sondażowe przeprowadzono w dniach od 25.08.2008 r. do 20.09.2008 r. wśród mieszkańców, którzy mieszkali na danym obszarze nie dłużej niż 7 lat. Dobór był nieprobabilistyczny¹, a obrana próba liczyła 100 osób.

Jak wynika z analizy materiału ankietowego, 74% respondentów wcześniej mieszkało w Bydgoszczy, ponadto 3% przeniósł się ze Szczecina,

¹ Metody doboru próby za pomocą technik nieodwołujących się do zasad rachunku prawdopodobieństwa to na przykład dobór na podstawie dostępności badanych, dobór celowy (arbitralny), metoda kuli śnieżnej”. E. Babbie, *Badania społeczne w praktyce*, PWN, Warszawa 2004.

2% z Torunia. Zanotowano również pojedyncze przypadki osób pochodzących z takich dużych miast, jak: Warszawa, Gdańsk, Wrocław czy Lublin.

Grupę respondentów w 72% stanowiły kobiety. Wśród ogółu respondentów przeważały osoby w wieku między 31 a 40 lat (73% respondentów), z wyższym wykształceniem (64%). W większości (94%) respondenci mieli współmałżonków oraz często przynajmniej jedno dziecko. Istotnym ustaleniem były informacje o sytuacji materialnej respondentów. Otrzymane dane wskazują, że respondenci w 60% to osoby dobrze uposażone, ze średnim dochodem na osobę powyżej 1000 zł. Jednakże w pytaniu o odczuwalną sytuację materialną najczęściej wybieraną odpowiedzią była sytuacja dobra – 53%, następnie zadowalająca – 32%, a odpowiedź bardzo dobra pojawiła się dopiero na trzecim miejscu – 12%. Dodatkowo otrzymano również informację na temat obciążeń finansowych badanych. Okazało się, że aż 56% z ogółu badanych ma zaciągnięte kredyty w bankach.

Uogólniając, wstępna hipoteza badawcza zakładała, że z powodu oddziaływania różnych czynników wśród badanych respondentów zostanie zaobserwowany spadek intensywności wyjazdów wakacyjnych (mniejszy popyt turystyczny) przynajmniej w pierwszych 2 latach od momentu przeprowadzki. Jak wynikało z analizy odpowiedzi respondentów, które dodatkowo skorelowano z ich deklaracjami na temat sytuacji materialnej, „finanse” bynajmniej nie stały na przeszkodzie, by w okresie roku po przeprowadzce rezygnowali z wyjazdów wakacyjnych. Zdecydowana większość respondentów (aż 74%) w niedługim okresie czasu po zmianie miejsca zamieszkania uczestniczyła w wyjazdach turystyczno-wypoczynkowych. Zaledwie 8% badanych wskazało, że nie uczestniczyli w turystyce z racji koniecznych oszczędności, ponadto wśród innych powodów pojawiały się: brak czasu, nadmiar obowiązków – 7%, opieka na dziećmi – 3%, „chęć nacieszenia się domem lub/i ogrodem” – 2%.

Na pytanie, czy od momentu zmiany środowiska zamieszkania uważali zmianę w intensywności swoich wyjazdów turystycznych, prawie 30% udzieliło odpowiedzi twierdzącej, z czego 15% były to deklaracje wskazujące – co jest bardzo ciekawe – na wzmożenie częstotliwości wyjazdów. Wpłynęły na to głównie poprawa sytuacji finansowej (9%), więcej wolnego czasu, chęć poznania świata czy zakup samochodu (po 1 %).

Na rzadsze wyjazdy respondentów miały wpływ: obciążenia finansowe – 9%, chęć spędzenia wolnego czasu w nowym domu – 6%, posiadanie małych dzieci – 7%, nadmiar pracy – 6%, obawa zostawienia domu bez opieki (3%).

Analizując tegoroczny sezon letni, można stwierdzić, z wyjazdów turystycznych skorzystało 85% badanych, przy czym w większości były to wyjazdy

krajowe – 44%. Na urlop spędzony za granicą zdecydowało się 20% (podobne wskazania uzyskano dla osób, które deklarowały uczestnictwo w wyjazdach krajowych i zagranicznych). Najpopularniejsze kierunki zagranicznych wyjazdów to: Chorwacja, Egipt, Francja, Słowacja, Tunezja, Turcja. W Polsce najczęściej jeżdżono nad morze, niestety, respondenci sporadycznie podawali konkretne miejscowości, ograniczając się wyłącznie do określenia kierunku podróży.

Bez wątplenia fakt posiadania dzieci wpływał na charakter wyjazdu, tj. długość pobytu i wybór miejsca. W kwestionariuszu celowo wyznaczono dwa przedziały wiekowe dzieci: do 2 lat oraz do 12. roku życia, gdyż są one traktowane wyjątkowo np. podczas podróży samolotem.

Mimo pewnych niedogodności związanych z podróżowaniem z dziećmi, aż 74% osób uczestniczących w badaniu spędziło wakacje w towarzystwie swoich dzieci. Tym samym wyłonił się klasyczny obraz rodziny nuklearnej (mąż, żona, dziecko/dzieci).

Pytając badanych, jak długo trwał ich wyjazd, przeważnie otrzymano odpowiedzi – do 2 tygodni (39 %), 27% respondentów przeznaczyło na wakacyjny odpoczynek do tygodnia czasu, 13% udało się wyjechać na dłużej niż 2 tygodnie, natomiast w przypadku 6% respondentów uczestniczących w wyjazdach turystycznych trwały one zaledwie 3 dni.

Chcąc dowiedzieć się, jakie motywy kierują respondentami przy podejmowaniu decyzji o wyjeździe turystycznym, poproszono badanych, by z odpowiednio przygotowanej listy wyselekcjonowali te, które mają dla nich największe znaczenie. Najczęściej wybieraną odpowiedzią była „chęć wypoczynku” (80%), duża grupa (63%) zdecydowała się wyjechać z racji wakacji dzieci, chęć poznania nowych miejsc zachęciła do wyjazdu 59% respondentów, natomiast dla 30% badanych istotne znaczenie miała atrakcyjna oferta turystyczna. Z kolei przy wyborze miejsca na wakacje najwięcej badanych sugerowało się: ceną – 63%, 61% – ilością atrakcji turystycznych, 43% – warunkami naturalnymi, 39% – gwarancją dobrej pogody, 37% – opinią znajomych, 1% – reklamą, a dla 2% istotne było miejsce pobytu odpowiednie dla małego dziecka.

Literatura

Babbie E., 2004, *Badania społeczne w praktyce*, PWN, Warszawa.;

Śleszyński P., 2006, *Demograficzny wymiar procesów suburbanizacji w Polsce po 1989 roku*, w: *Żywiotowe rozprzestrzenianie się miast. Narastający problem aglomeracji miejskich w Polsce*, Studia nad zrównoważonym rozwojem, t. 2, Katedra Ochrony Środowiska KUL, Komitet „Człowiek i Środowisko” przy Prezydium PAN, Białystok-Lublin-Warszawa.

Tourist activity of the citizens from the suburbs of Bydgoszcz – research communiqué**Abstract**

This communiqué introduces major objectives, assumptions and the initial report from research dedicated to the participation of a specific group of citizens from the suburbs of Bydgoszcz. These persons have been selected on purpose; they have until recently lived in the heart of the city centers. As a result of their decisions to migrate from the city center, they currently function in an entirely disparate surrounding (with all the consequences of this decision), but are still strongly connected with the city. Generally speaking, the major objective the research is to find a response to the question whether the new stage in their lives influences their participation in tourism, and if so to what extent? Wide ranging study was initiated in this respect by a post diploma student in tourism and recreation at the University of Economy in Bydgoszcz. The study is financed by an internal research grant.

Key words: tourist activity, recreation, tourism movement, tourism examples, tourist needs.

**Sandra Grzeszczak,
Mariusz Barczak**

Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Analiza relacji pomiędzy członkami Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej

Zarys treści: Niniejszy artykuł dotyczy analizy relacji występujących pomiędzy członkami Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej. Obejmuje rozważania teoretyczne na temat relacji międzyorganizacyjnych oraz próbę ich określenia w jednej z organizacji turystycznych. Szczególną uwagę autorzy poświęcili analizie konkurencji, kooperacji oraz koopetycji – jest główny cel artykułu. Pozostałe cele to określenie pełnionych ról wśród członków organizacji oraz podziału zasobów materialnych i niematerialnych pomiędzy nimi, a także ukazanie korzyści i barier współpracy występujących w organizacji.

Słowa kluczowe: relacje, relacje międzyorganizacyjne, kooperacja, konkurencja, koopetycja, zasoby materialne, zasoby niematerialne, rola, interesariusze, organizacja.

Wprowadzenie

Relacja definiowana jest w literaturze jako dowolny związek fizyczny, myślowy bądź zwyczajowy, zachodzący między dwoma lub więcej podmiotami dowolnej klasy (Stachak 2006). Kształtowanie relacji w organizacji jest bardzo trudne. Mają one zarówno charakter hierarchiczny (relacje pionowe pomiędzy podwładnym a przełożonym), jak i koleżeński (relacje poziome pomiędzy pracownikami) (Stachak 2006). Należy też mieć na uwadze relacje organizacji z klientami i innymi interesariuszami zewnętrznymi, które są bardzo istotne.

Różnorodność relacji występujących pomiędzy podmiotami w sieci, czy organizacji jest tak duża, że nie sposób wymienić wszystkich jej typów. W literaturze występują różne podejścia odnoszące się do problematyki „relacji”. Autorzy niniejszego artykułu skupiają się na badaniu relacji międzyorganizacyjnych do których zalicza: kooperację, konkurencję i koopetycję.

Relacje międzyorganizacyjne

Relacje międzyorganizacyjne to takie konfiguracje, które łączą zasoby dwóch lub więcej niezależnych podmiotów, aby wspólnie wytworzyć wartość dodaną (Latussek-Jurczak 2011). Normy relacyjne powodują, że w kontaktach pomiędzy interesariuszami dostrzega się zazwyczaj korzyści i ujawniają się oczekiwania stron, co warunkuje podtrzymanie relacji (Stańczyk-Hugiet, Stańczyk 2013).

Analizując relacje międzyorganizacyjne, należy zauważyć ich dwojaki charakter: instytucjonalny i społeczny. Relacje instytucjonalne określa się jako formalne, natomiast społeczne są traktowane jako relacje nieformalne, międzyludzkie. Niezależnie jednak od stopnia formalizacji podstawą relacji jest zaufanie (Olko 2011). Na gruncie nauk o zarządzaniu, definiuje się je zazwyczaj jako stan przekonania jednostek o postępowaniu partnerów w określonych sytuacjach zgodnie z ich oczekiwaniami. Zaufanie przejawia się o w postawach człowieka, a jego podstawą jest wiarygodność partnera (Stachowicz, Stachowicz-Stanusch 2011) Jest ono podstawą stabilności i trwałości relacji w organizacji (Baron 2011).

W świecie postępującej globalizacji oraz dynamicznych zmianach w otoczeniu, wzrasta znaczenie relacji międzyorganizacyjnych, które są źródłem kreowania wartości, sposobem na zarządzanie zasobami podmiotów oraz na zwiększenie elastyczności i umiejętności uczenia się organizacji. Dzięki istnieniu relacji między interesariuszami w organizacji wzrastają możliwości dzielenia się zasobami. Zaangażowanie w relacje międzyorganizacyjne nie wyklucza komunikacji z otoczeniem, a wręcz może ją ułatwić (Góra 2008).

Znaczenie relacji Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej jest bardzo duże. Odpowiednia komunikacja i intensywne kontakty przynoszą wymierne korzyści dla członków. Odpowiednio wykształcone relacje, brak powierzchowności, nadmiernej ostrożności i dystansu, pomagają wykorzystać potencjał organizacji i osiągać zakładane cele (PARP 2012). Jak już wspomniano warunkiem dobrych relacji jest zaufanie, ale równie ważna jest dbałość o regularne kontakty i działania z różnymi podmiotami, wzajemne zrozumienie się, dzielenie się wiedzą i innymi zasobami, wypracowanie norm relacyjnych oraz pozytywna, otwarta postawa na pozostałych interesariuszy (PARP 2012) Istotne jest też umiejętne rozdzielanie zadań między członków organizacji, mając na uwadze ich kompetencje. W ten sposób niweluje się słabe punkty interesariuszy i unika dublowania wysiłków. Nieufność pomiędzy członkami w organizacji jest silną barierą mentalną, którą należy pokonać. Istotne jest oparcie relacji międzyorganizacyjnych na kontaktach międzyludzkich. To ludzie budują relacje, które mogą być trwałe i długofalowe, a nie tylko krótkoterminowe, odnoszące się do pojedynczych działań.

Kooperacja jako podstawowa forma relacji międzyorganizacyjnej

Kooperacja, nazywana częściej współpracą, jest zadaniem niełatwym, zarówno w odniesieniu do osób jak i organizacji. Jest ona nieodłącznym elementem działalności ludzkiej. Współpraca to działanie, które polega na skoordynowanym wykonywaniu zadań częściowych, wynikających z podziału pracy lub powiązań pomiędzy jednostkami na podstawie umów, czy porozumień. To podejmowanie wspólnych działań, zgodnych i uzupełniających się interakcji, w celu osiągnięcia wzajemnych korzyści (Wasiluk 2013). Relacje kooperacyjne służą jak najlepszemu ukształtowaniu i wykorzystaniu dostępnych w danej lokalizacji zasobów, dostosowaniu działań różnych interesariuszy do potrzeb rozwoju organizacji oraz tworzeniu efektywnego łańcucha wartości. Kooperacja pomaga zyskać przewagę konkurencyjną członkom organizacji oraz ułatwia dostęp do zasobów nieosiągalnych indywidualnie. Ułatwia również kontakty z władzami, instytucjami, jednostkami badawczymi, ekspertami, czy innymi organizacjami. Wpływa to na konkurencyjność poszczególnych członków organizacji jak i determinuje rozwój samej organizacji.

W organizacjach występują różne formy współpracy, ale często przeważają „działania miękkie”, które objawiają się między innymi w organizacji wspólnych wydarzeń, udziału w różnych imprezach, promocjach itp. Do najczęstszych działań kooperacyjnych należy marketingowa promocja interesariuszy. Działania miękkie są oczywiście bardzo ważne, natomiast nie mają silnego wpływu na budowanie długofalowych relacji. W celu zbudowania długofalowych relacji, należałoby skoncentrować się na współpracy przy wdrażaniu innowacji, analizie i badaniach rynku, inicjowaniu partnerskich projektów itp. (Hołub-Iwan, Małachowska 2008).

Kooperacja ma dla organizacji duże znaczenie. Pozwala na osiągnięcie celów i tworzenie więzi przy jednoczesnym zachowaniu suwerenności członków, rozwija umiejętności dialogu, konstruktywnej dyskusji, negocjacji, przestrzegania norm, zasad i reguł (Czernek 2010). Determinantą współpracy jest dobra komunikacja oraz chęci i skłonność wszystkich interesariuszy do współdziałania. Ważna jest także otwartość, wspólne wartości, zaufanie i przyjazne otoczenie. Dobra współpraca zapewnia prawidłowe funkcjonowanie struktury i przynosi szereg korzyści, również ekonomicznych.

Konkurencja jako nieodłączny element relacji pomiędzy członkami organizacji

Rywalizacja towarzyszy człowiekowi od zawsze. Występuje we wszystkich dziedzinach życia. Jest to zjawisko, w którym uczestnicy rywalizują między sobą o podobne zasoby i dążą do osiągnięcia analogicznych celów. Jest to forma współdziałania (tak jak kooperacja), czyli pewnego rodzaju powiązanie, zachodzące pomiędzy jednostkami lub grupami osób, jednak w przeciwieństwie do współpracy, występują tu elementy rywalizacji i walki (Austen 2013). Na tej podstawie można stwierdzić, że istotą konkurencji jest eliminacja rywali działających w tej samej branży i przejęcie ich klientów. (Noga 2011).

W organizacjach turystycznych również występuje zjawisko konkurencji, jednak powinno ono przebiegać ono w nieco odmiennej formie niż pomiędzy innymi podmiotami gospodarczymi. Rywalizacja powinna być tu delikatna. Ma prowadzić do zbudowania konkurencyjności interesariuszy i samej organizacji, a nie prowadzić do ostrej walki i szkodzenia sobie nawzajem.

Rywalizacja w turystyce toczy się o pozyskanie turystów. Głównym celem organizacji turystycznych jest tworzenie konkurencyjnych, atrakcyjnych i oryginalnych produktów turystycznych, które będą odpowiadały na potrzeby i oczekiwania turystów (Gardzińska 2012). Według autorki artykułu uczestnictwo w organizacji turystycznej pozwala na podpatrywanie działań rywali. Jednak kopiowanie wzorców nie przyciągnie turysty. Dlatego warto współpracować z konkurentami. Tak forma relacji przyniesie najlepsze efekty.

Relacje konkurencyjne są niezbędne w organizacji. Rywalizacja zmusza do działania, wzmacnia aktywność, powoduje rozwój w różnych dziedzinach gospodarczych, umacnia pozycję konkurencyjną nie tylko interesariuszy, ale też całej struktury organizacyjnej. Istotne jest jednak połączenie dobrodziejstw konkurencji z pozytywną rolą współpracy, gdyż chodzi o to by nawzajem się mobilizować, a nie sobie szkodzić.

Kooperacja jako złoty środek w relacjach

Współpraca jest uważana powszechnie za zjawisko pozytywne, jednak doprowadzenie do osiągnięcia jej efektów jest trudnym procesem. Konkurencja jest postrzegana również jako relacja korzystna, jednak do momentu kiedy nie utrudnia kontaktów z partnerami. Od niedawna w literaturze pojawia się jednak jeszcze forma relacji – kooperacja. Nie jest to zjawisko nowe, ale ujęte w innej perspektywie – łączy zalety konkurencji i kooperacji (Czernek 2010).

Relacje kooperacyjne są intrygujące, bowiem łączą przeciwstawne zachowania interesariuszy, a przy tym pozytywnie wpływają na efektywność

rynku. Koopetycja w organizacji to z jednej strony współpraca, poszukiwanie synergii i kreowanie wartości, a z drugiej strony konkurencja, która przywłaszcza i dzieli te wartości (Zakrzewska-Bielawska 2013). Komplementarność relacji koopetycyjnych oraz specyfika zasobów w nie zaangażowanych jest źródłem przewagi konkurencyjnej (Zakrzewska-Bielawska 2013).

Koopetycja pozwala na równoczesne czerpanie korzyści z uczestnictwa w organizacji (na przykład dzielenie się zasobami, tworzenie wspólnych zasobów) oraz ochronę własnych, zasobów. Daje również możliwość wzajemnego uczenia się od siebie. Koopetycja w organizacji chroni też zasoby interesariuszy przed innymi konkurentami.

Koopetycja w organizacji integruje silne strony konkurencji i kooperacji. To z jednej strony wspólne wykorzystywanie swoich potencjałów, z drugiej walka, która może jednak prowadzić do pobudzenia pozytywnych zmian w branży i gospodarce (Jankowska 2012). Interesariusze powinni dzielić się informacjami, wymieniać wiedzę na temat zasobów ludzkich, a czasami nawet doprowadzać do ich przepływu (Stanienda 2012).

Dobrze wykształcone relacje międzyorganizacyjne, oparte na rzetelności, zaufaniu, zaangażowaniu i poszanowaniu autonomii są podstawą osiągnięcia sukcesów w organizacji. Istotne są też formy komunikacji pomiędzy interesariuszami i jej narzędzia, budujące relacje.

W dalszej części pracy, autorzy podejmują próbę określenia relacji w organizacji turystycznej na podstawie przeprowadzonego badania wśród członków Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej.

Badanie relacji pomiędzy członkami w Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej

Badanie relacji w Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej przeprowadzono wśród 15 członków tej organizacji. Celem badań było określenie typów relacji, pełnionych ról, podziału zasobów materialnych i niematerialnych w organizacji oraz ukazanie korzyści i barier funkcjonowania organizacji z punktu widzenia jej członków. Analizy dokonano na podstawie przeprowadzonego sondażu diagnostycznego, przy wykorzystaniu kwestionariusza ankietowego jako narzędzia badawczego.

Bydgoska Lokalna Organizacja Turystyczna powstała w grudniu 2006 roku. Zrzesza aktualnie ponad 34 członków. Wśród nich są zarówno podmioty gospodarcze, organizacje non-profit, jak i osoby prywatne. Głównym celem funkcjonowania organizacji jest szeroko rozumiany rozwój turystyki w Bydgoszczy i regionie, który ma być realizowany poprzez aktywizację i konsolidowanie jedno-

stek działających bezpośrednio w branży turystycznej lub z nią współpracujących oraz tworzenie nowych, lokalnych produktów turystycznych.

Większość członków Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej określa swoją funkcję w organizacji jako stymulującą i projektową. Świadczy to o chęci zaangażowania w działalność organizacji. Jednocześnie jednak poziom zaangażowania w działalność organizacji większość członków określiła je jako małe lub przeciętne. Pojawiają się więc rozbieżności w odpowiedziach. Przyczyną tego, może być nieodpowiednie pojmowanie istoty funkcjonowania organizacji oraz zbyt mała świadomość korzyści, barier i celów organizacji. Niepokojący jest też fakt, że 13% badanych nie utożsamia się z żadną z ról. Oznacza to, że jego członkostwo jest nieefektywne.

Ankietowanych zapytano również o poziom wiedzy na temat pozostałych interesariuszy wewnętrznych (czyli członków organizacji). Według ich odpowiedzi znajomość działalności partnerów jest dobra. Świadczy to o zainteresowaniu tym co robią pozostali członkowie. Respondenci ponadto w większości uważają, że efektywność organizacji jest duża. Ukazuje to pozytywny odbiór założonej organizacji i sens jej funkcjonowania.

Ważną częścią badań było ustalenie występowania kooperacji i konkurencji między członkami Bydgoskiej Organizacji Turystycznej. Niestety ze względu na fakt, iż nie wszyscy interesariusze wewnętrzni brali udział w badaniu, analiza nie jest pełna.

Optymistyczny jest jednak fakt, iż prawie wszyscy badani są gotowi do współpracy. Niektórzy nawet starają się kooperować z innymi członkami organizacji. Pozytywne jest to, że współpracują ze sobą nawet potencjalni konkurenci (czyli podmioty z tego samego segmentu). Zjawisko to zaobserwowano szczególnie w przypadku hoteli. To bardzo ważne, gdyż umożliwia rozwój organizacji, branży oraz wpływa na wizerunek i konkurencyjność obszaru i samych podmiotów. Cieszy również współpraca biur podróży z hotelami. Pozwala ona na skuteczną komunikację i stwarza możliwość kreowania wspólnych produktów turystycznych. To miałyby także wpływ na poprawę konkurencyjności obszaru, zwiększyłyby jego przewagę konkurencyjną wobec innych miast lub regionów. Niemniej istotna jest współpraca podmiotów gospodarczych z osobami prywatnymi. Warto wykorzystać potencjał, pasję, wiedzę i zaangażowanie osób prywatnych do kreowania produktów i wartości w organizacji. Są to cenni interesariusze, gdyż wykazują duże zaangażowanie i chęci dobrowolnego kontaktu z branżą, jednocześnie dzieląc się swoimi zasobami.

Tak jak w każdej organizacji pojawia się również konkurencja. Jak już wcześniej wspomniano jest ona nieodłącznym elementem relacji międzyorga-

nizacyjnych, która niekoniecznie musi mieć negatywny wpływ na organizację, a wręcz może przynieść jej korzyści. Według przeprowadzonych badań, wśród członków Bydgoskiej Organizacji Turystycznej konkurencja pojawia się rzadko i to między pojedynczymi podmiotami. Rywalizują ze sobą jednostki z tego samego segmentu branży (hotele, restauracje, biura podróży). Łagodna forma takiej konkurencji może zmotywować jednostki do większych starań, ulepszenia oferty, co może skutkować zwiększeniem atrakcyjności i zwiększeniem popytu na swoje usługi i produkty.

Jednym z celów badania było określenie podziału zasobów pomiędzy interesariuszami. Wyniki ukazują, że członkowie bardzo chętnie dzielą się zasobami niematerialnymi. Prawie wszyscy (93%) wnoszą do organizacji swoje kontakty (relacje z otoczeniem). Większość dzieli się również swoją wiedzą (80%) i umiejętnościami (67%). Zdecydowanie gorzej jest w przypadku podziału zasobów materialnych. Tylko część ankietowanych wniosła do organizacji urządzenia (33%), materiały (13%) czy pieniądze (27%). Interesariusze wewnętrzni Bydgoskiej Organizacji Turystycznej niechętnie dzielą się zasobami materialnymi, co ma negatywny wpływ na efektywność funkcjonowania organizacji i możliwość realizacji działań. Wiedza, umiejętności, kontakty mogą doprowadzić do tworzenia licznych pomysłów, koncepcji czy planów, ale bez narzędzi materialnych niemożliwa będzie ich realizacja.

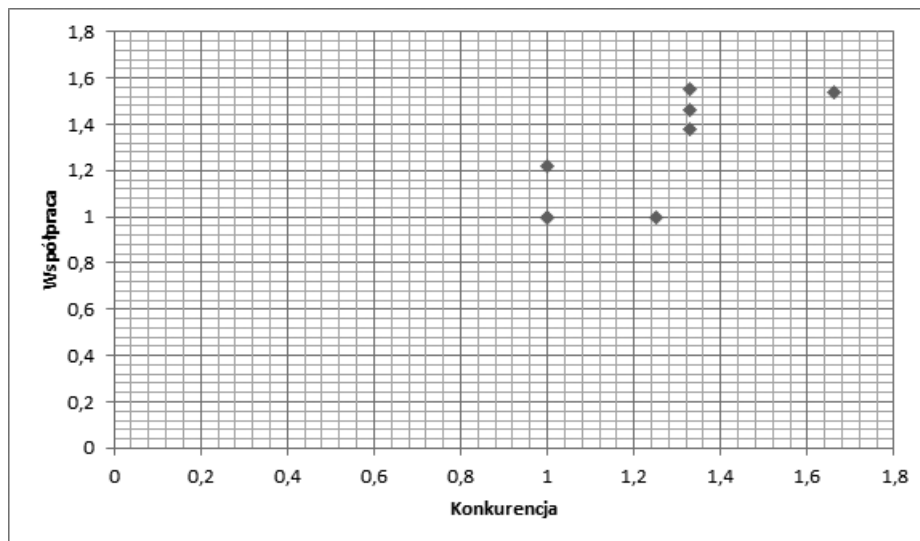
Na podstawie przeprowadzonych badań dokonano również określenia o jakie zasoby interesariusze Bydgoskiej Organizacji Turystycznej konkurują, a w jakim zakresie współpracują. Przeprowadzono analizę ogólną oraz z uwzględnieniem formy prawnej jednostki.

Wyniki pokazują, że występuje jednocześnie silna konkurencja i współpraca w zakresie zasobów materialnych. W połączeniu z gotowością do dzielenia się tymi zasobami w organizacji, wskazuje to na fakt, iż jest to bardzo ważny element funkcjonowania całej organizacji.

Mniejsze zaangażowanie występuje w relacji do zasobów materialnych. Ujawnia się silniejsza konkurencja o pieniądze i mocniejsza współpraca o urządzenia. Co do pozostałych zasobów materialnych relacje są słabe. Osoby fizyczne wykazują silną współpracę w odniesieniu do zasobów niematerialnych. Są gotowi dzielić się swoimi umiejętnościami, know-how, wiedzą i kontaktami, jednocześnie o nie nie konkurując. Nie wykazują jednak żadnego zaangażowania w stosunku do zasobów materialnych (tylko odnośnie urządzeń pojawiła się słaba współpraca). Podobnie jest w przypadku organizacji non-profit, jednak one wykazują słabą współpracę również w przypadku większości zasobów materialnych. Największe zaangażowanie występuje w przypadku przedsiębiorstw.

Ujawniają one zarówno silną współpracę jak i konkurencję w stosunku do zasobów niematerialnych. Silna konkurencja występuje też o zasoby finansowe. Relacje do pozostałych zasobów materialnych są słabe, za wyjątkiem trochę podwyższonej współpracy o urządzenia.

Ryc. 1. Siła i kierunek relacji w odniesieniu do zasobów materialnych i niematerialnych



Źródło: Wyniki badań dotyczących analizy relacji pomiędzy członkami w Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej.

Członkostwo w każdej organizacji łączy się z korzyściami, stratami czy barierami. Interesariuszy wewnętrznych Bydgoskiej Organizacji Turystycznej zapytano jakie widzą korzyści i bariery funkcjonowania tej organizacji. Zdecydowana większość interesariuszy (93%) upatruje w członkostwie możliwości uzyskania nowych kontaktów. Spora grupa (53%) liczy też na poprawę swojego wizerunku oraz korzyści ekonomiczne (40%). Mały odsetek respondentów (6,7%) liczy na to, że dzięki członkostwie w organizacji uzyska nową wiedzę na temat konkurentów, bo tę już ma. Wśród odpowiedzi pojawiły się także pojedyncze opinie, że Bydgoska Organizacja Turystyczna jest dobrym przedstawicielem branży turystycznej w regionie oraz że może mieć większą skuteczność działania niż pojedyncza jednostka. Wśród największych barier funkcjonowania organizacji, ankietowani wskazywali na dużą różnorodność członków oraz różnice w poglądach. Część respondentów (1/5 badanych) uważa że barierą jest brak okazji i miejsc do nawiązywania kontaktów, a 13% badanych określa też jako barierę brak zaufania pomiędzy członkami i małostkowe podejście do niektórych spraw i problemów.

Podczas przeprowadzonego badania zapytano też członków o to jakie narzędzia ich zdaniem powinny zostać wykorzystane do polepszenia relacji w Bydgoskiej Organizacji Turystycznej. Większość ankietowanych (67%) wskazała na Kartę Zniżkową BiT i organizację giełdy produktów turystycznych. Spora grupa respondentów (53%) za korzystne narzędzie uważa również nowoczesną, wspólną platformę internetową umożliwiającą rezerwację całych pakietów, a także wspólne wydawnictwa (47%). Część ankietowanych podała też takie narzędzia jak: organizacja wydarzeń plenerowych czy wspólny sklep internetowy.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych badań i posiadanej wiedzy można stwierdzić, że w Bydgoskiej Organizacji Turystycznej istnieją podstawy do kształtowania relacji opartych na kooperacji. Występowanie jednocześnie konkurencji i kooperacji daje możliwość rozwoju kooperacji w tej organizacji. Niemniej jednak potrzeba wiele wysiłku, zaangażowania i dużego poziomu zaufania między wszystkimi członkami organizacji by doprowadzić do takiego stanu. Niestety w Bydgoskiej Organizacji Turystycznej część interesariuszy wewnętrznych nie wykazuje dużego zaangażowania, przez co uniemożliwia wysoką efektywność działań oraz budowę relacji zgodnie z odpowiednim wzorem. Mała skłonność do dzielenia się zasobami materialnymi blokuje realizację części planów i pomysłów. Należy mieć nadzieję, że członkowie bardzo mocno zaangażowani do tej pory w działalność Bydgoskiej Organizacji Turystycznej, zdołają swoim autorytetem przekonać do działania pozostałych interesariuszy i organizacji uda się osiągnąć wysoką konkurencyjność opartą na trwałych relacjach międzyorganizacyjnych. Sukces tej organizacji może doprowadzić do zwiększenia konkurencyjności miasta i regionu oraz pomóc w budowie ich pozytywnego wizerunku.

Literatura

- Austen A., 2013, *Konkurencja w sieciach międzyorganizacyjnych*. Perspektywa zarządzania publicznego, „Organizacja i Kierowanie, Warszawa, Komitet Nauk Organizacji i Zarządzania Polskiej Akademii Nauk i Szkoła Główna Handlowa, nr 5, s. 78-79;
- Baron M., 2011, *Zaufanie a informacja w inicjatywach klastrowych*, „Organizacja i Zarządzanie”, Gliwice, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, nr 4, s. 132,;
- Czernek K., 2010, *Uwarunkowania współpracy na rzecz rozwoju turystyki w regionie*, Rozprawa doktorska, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu,

- Downar W., Frankowska M., 2012, *Czy mój klastr to sieć wartości?* [w:] M. Frankowska (red), *Tworzenie wartości w klastrze*, Warszawa, PARR, s. 41-44;
- Gardzińska A., 2012, *Coopetition as the basis for the functioning of tourism clusters*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, Szczecin, Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, nr 658, s. 133-134;
- Fabrowska P., Halicki M., Kozdęba D., Piotrowska P., Szerenos A., 2009, *ABC jak założyć klastr?* Przewodnik dla przedsiębiorcy, Wrocław, Drukarnia Sparta dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego;
- Góra J., 2008, *Model dynamiki klastra jako narzędzie badania jego możliwości adaptacyjno – rozwojowych* [w:] S. Pangsy-Kania, K. Piech (red.), *Innowacyjność w Polsce w ujęciu regionalnym – nowe teorie, rola funduszy unijnych i klastrów*, Warszawa, Instytut wiedzy i Innowacji, s. 318-319;
- Jankowska B., 2012, *Koopetycja w klastrach kreatywnych. Przyczynek do teorii regulacji w gospodarce rynkowej*, Poznań, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu;
- Latuszek-Jurczak D., 2011, *Zarządzanie międzyorganizacyjne*, Warszawa, Wydawnictwo Wolters Kluwer, s. 9-11;
- Noga A., 2011, *Dominacja a efektywna konkurencja*, Oficyna Wydawnicza SGH, 1993, cyt.za: Grzebyk M., Kryński Z., *Konkurencja i konkurencyjność przedsiębiorstw*. Ujęcie teoretyczne, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego”, Rzeszów, Uniwersytet Rzeszowski, nr 20;
- Olko S., 2011, *Analiza relacji w klastrach – przegląd wybranych podejść*, „Organizacja i Zarządzanie”. Kwartalnik Naukowy, Gliwice, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, nr 4 (16);
- Stachowicz J., Stachowicz-Stanusch A., 2011, *Klustry - współczesną i przyszłościową formą organizacji potęgującej wiedzę i wartości*, „Organizacja i Zarządzanie”, Gliwice, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, nr 4;
- Stachak S., 2006, *Podstawy metodologii nauk ekonomicznych*, Warszawa, „Książka i Wiedza”;
- Stanienda J., 2012, *Strategia koopetycji w klastrach*, „Zeszyty Naukowe Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie”, Tarnów, Małopolska Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Tarnowie, nr 1, t.20;

Stańczyk-Hugiet E., Stańczyk S., 2013, *Kulturowy kontekst relacji międzyorganizacyjnych*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, nr 4, t. 49;

Wasiluk A., 2013, *Zaufanie i współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami w perspektywie budowy i rozwoju struktur klastrowych*, „Ekonomia i zarządzanie”, Szczecin, Naukowe Wydawnictwo IVG, nr 4;

Zakrzewska-Bielawska A., 2013, *Zasobowe uwarunkowania kooperacji w przedsiębiorstwach high-tech*, „Przegląd Organizacji”, Warszawa, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa, nr 2.

Analysis of the relationship between stakeholders in Bydgoszcz Local Tourism Organization

Abstract

This article applies to inter-organizational relationships between members of the Bydgoszcz Local Tourist Organization. The survey which was conducted among members of this organization showed that there is a fairly strong relationship based on cooperation and competition. Unfortunately, not all stakeholders are strongly involved in the activities of the organization which prevents high efficiency. You may notice low confidence and small tendency to share resources. The Bydgoszcz Local Tourist Organization has strong players, but they need the other stakeholders to become more involved to achieve high competitiveness.

Key words: relationships, inter-organizational relationships, cooperation, competition, coopetition, material resources, intangible resources, role, stakeholders, organization.

