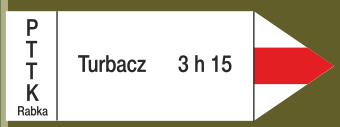
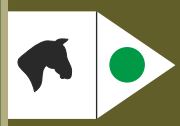
SZLAKI TURYSTYCZNE

OD POMYSŁU DO REALIZACJI





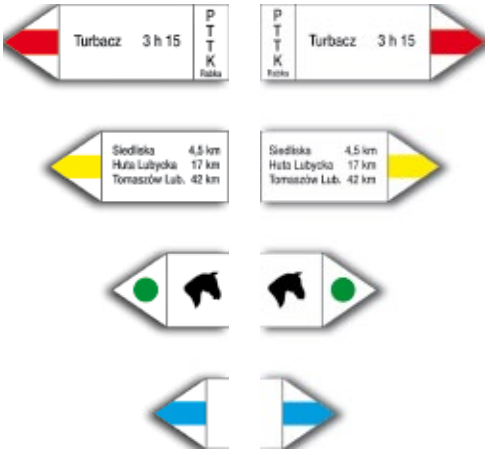
SZLAKI TURYSTYCZNE

od pomysłu do realizacji

SZLAKI TURYSTYCZNE

od pomysłu do realizacji

Praca zbiorowa pod redakcją
Andrzeja Stasiaka
Jolanty Śledzińskiej
Bogdana Włodarczyka



Warszawa – Łódź 2014

Zespół autorski

Tomasz Dronka	7	Józef Partyka	11
Natalia Figiel	7	Krzysztof Piotrowski	13
Iwona Jażdżewska	13	Zbigniew Popławski	11
Andrzej Kaleniewicz	13	Wojciech Robaczyński	5
Jerzy Kapłon	1	Mateusz Rogowski	13; 14; 16
Krzysztof Kołodziejczyk	2; 8; 15	Andrzej Stasiak	1-4; 6-12; 14-16
Marian Kotarski	8	Jarosław Styperek	4
Katarzyna Krakowska	11	Jolanta Śledzińska	1-4; 6-12; 14-16
Marta Kucharska	14	Bogdan Włodarczyk	1-4; 6-12; 14-16
Marek Lityński	9	Marek Wysocki	15
Marcin Maroszek	13	Alina Zajadacz	4; 15; 16

Recenzenci
Jacek Potocki, Sławoj Tanaś

Projekt okładki, opracowanie graficzne i skład
Andrzej Wielocha

Adiustacja,
Elżbieta Paradowska

Rysunki
Anna Wosiak

Publikacja dofinansowana
z budżetu Województwa Łódzkiego

ISBN 978-83-7005-562-2

Wydawnictwo PTTK „Kraj”
00-075 Warszawa, ul. Senatorska 11

Spis treści

SPIS TREŚCI

Wstęp 9
1. Rozwój znakowanych szlaków turystycznych w Polsce 11
1.1. Kształtowanie się systemu znakowanych szlaków od XIX w. do I wojny światowej 11
1.2. Sytuacja szlaków w okresie międzywojennym (1918–1939) 25
1.3. Szlaki w warunkach gospodarki centralnie sterowanej w latach 1945–1989 37
1.4. Znakowane szlaki turystyczne po 1989 roku 42
1.5. Rozwój znakowanych szlaków specjalistycznych 45
2. Szlaki turystyczne w Europie 59
2.1. Początki znakowania szlaków w Europie 59
2.2. Systemy znakowania szlaków w wybranych krajach europejskich. 61
2.3. Międzynarodowe szlaki turystyczne 84
3. Szlaki turystyczne – zagadnienia terminologiczne i zasady klasyfikacji 97
3.1. Podstawowe pojęcia i terminy 97
3.2. Zróżnicowanie szlaków turystycznych 105
4. Szlak turystyczny jako element przestrzeni geograficznej turystycznej..... 115
4.1. Szlak jako element dostępności komunikacyjnej 116
4.2. Szlak jako element zagospodarowania turystycznego 117
4.3. Szlak jako system 122
4.4. Szlak jako linearny system penetracji turystycznej i rekreacyjnej 129
5. Prawne aspekty tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych 137

5.1. Aktualny stan prawny w zakresie tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce 137
5.2. Planowanie, tworzenie i oznakowanie szlaków w świetle aktualnych rozwiązań prawnych 140
5.3. Odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z eksploatacją szlaku turystycznego 162
5.4. Perspektywy nowych regulacji prawnych w zakresie tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce 169
6. Funkcje szlaków turystycznych 173
6.1. Rola i znaczenie szlaków turystycznych 173
6.2. Funkcje szlaków turystycznych 174
7. Zasady tworzenia szlaków turystycznych 183
7.1. Ogólne zasady projektowania szlaków 183
7.2. Dokumentacja szlaku 188
7.3. Ogólne zasady wytyczania szlaków 192
7.4. Centralna Baza Szlaków Turystycznych PTTK 201
7.5. Etapy powstawania szlaków turystycznych 204
8. Znakowanie szlaków turystycznych 213
8.1. Techniczne aspekty znakowania szlaków turystycznych 213
8.2. Kontrola stanu i konserwacja oznakowania szlaków turystycznych 228
8.3. Negatywne przykłady znakowania szlaków turystycznych 230
8.4. Zasady odnawiania szlaków 234
8.5. Sanitacja szlaków turystycznych 236
8.6. Turystyczne znaki drogowe 237
9. Zagospodarowywanie szlaków turystycznych 245
9.1. Elementy infrastruktury szlaków turystycznych 245
9.2. Zagospodarowanie szlaków kajakowych 254
10 Zarządzanie szlakami turystycznymi 265
10.1. Specyfika zarządzania szlakami turystycznymi 265
10.2. Elementy systemu zarządzania szlakami turystycznymi 266

10.3. Finansowanie szlaków turystycznych 281
11. Szlaki turystyczne na obszarach przyrodniczo cennych 297
11.1. Zasady wytyczania szlaków na obszarach leśnych 298
11.2. Zasady wytyczania szlaków na obszarach chronionych 308
11.3. Konflikty funkcjonalne na linii ochrona przyrody i turystyka oraz możliwości ich łagodzenia 319
12. Szlaki turystyczne na obszarach miejskich..... 327
12.1. Specyfika wytyczania szlaków na terenach zurbanizowanych ... 327
12.2. Rodzaje miejskich tras turystycznych 329
12.3. Standardy nowoczesnych miejskich tras turystycznych 332
12.4. Składniki atrakcyjności miejskich tras turystycznych 337
12.5. Szlaki tematyczne w polskich miastach – studia przypadków .. 339
13. Nowoczesne technologie w planowaniu, zarządzaniu i korzystaniu ze szlaków turystycznych..... 349
13.1. Podstawy tworzenia i wykorzystywania 349
13.2. Przykłady zastosowań 356
14. Szlak jako produkt turystyczny 371
14.1. Szlak turystyczny jako element potencjału turystycznego 372
14.2. Atrakcyjność turystyczna szlaków 377
14.3. Definicja i elementy składowe produktu turystycznego – szlak 388
14.4. Wymiary produktu turystycznego – szlak 394
14.5. Promocja produktu turystycznego – szlak 396
14.6. Tematyczne szlaki turystyczne w Polsce 401
15. Dostępność szlaków turystycznych dla osób niepełnosprawnych 413
15.1. Modele niepełnosprawności 413
15.2. Zasady projektowania szlaków turystycznych i towarzyszącej im infrastruktury 420
15.3. Ograniczenia i bariery na szlakach związane z turystyką osób niepełnosprawnych 426
15.4. Zasady projektowania infrastruktury towarzyszącej szlakom ... 428

15.5. Konflikty w użytkowaniu szlaku 437

15.6. Sposoby przystosowania szlaków turystycznych do potrzeb osób niepełnosprawnych – wybrane przykłady z Polski i Europy 438

15.7. System informacji turystycznej na szlakach turystycznych dostępnych dla osób niepełnosprawnych 445

16. Kierunki rozwoju szlaków turystycznych..... 451

16.1. Cykl życia szlaku turystycznego i produktu turystycznego – szlak 451

16.2. Globalne trendy w turystyce w kontekście funkcjonowania szlaków turystycznych 455

16.3. Szlaki turystyczne – perspektywy na przyszłość 459

Literatura..... 475

Załącznik:

Instrukcja znakowania szlaków turystycznych PTTK..... 489

Wstęp

W XXI w. trudno wyobrazić sobie turystykę bez szlaków. Współczesny turysta masowy wędruje właściwie tylko po specjalnie przygotowanych, bezpiecznych trasach, które zostały odpowiednio oznakowane, opisane i… wypromowane. Są one namacalnym dowodem opanowywania przestrzeni geograficznej przez turystów i podporządkowywania jej potrzebom podróżników. Istnienie sieci szlaków turystycznych stało się trwałym atrybutem współczesnej przestrzeni turystycznej.

Pierwsze znakowane szlaki turystyczne na ziemiach polskich zaczęły powstawać 130 temu. Paradoksalnie jednak, pomimo długich tradycji wyznaczania tras dla turystów problematyka ta nie znalazła jak dotąd pełnego odzwierciedlenia w publikacjach, zarówno popularnych, jak i naukowych. Ambicją autorów niniejszego opracowania stało się więc przygotowanie książki, która w kompleksowy i wszechstronny sposób omawiałaby zagadnienia związane ze szlakami oraz wypełniła tym samym istniejącą lukę na rynku wydawniczym. Tego trudnego – jak okazało się w trakcie realizacji przedsięwzięcia – zadania podjęła się grupa ponad 20 specjalistów (teoretyków i praktyków), reprezentujących różne dziedziny wiedzy i instytucje (stowarzyszenia, samorządy, przedsiębiorstwa, ośrodki naukowe) z całej Polski. Szczególnie interesujące wydaje się być szerokie, odbiegające od utartych schematów, spojrzenie na problematykę projektowania i kreowania szlaków turystycznych z myślą o bardzo heterogenicznych w swoich potrzebach turystach.

W zamyśle autorów publikacja powinna:

- porządkować pojęcia i definicje związane ze szlakami turystycznymi,
- przybliżyć klasyfikacje szlaków wg różnych kryteriów,
- być bogatym źródłem wiedzy na temat szlaków turystycznych oraz inspiracją do podejmowania nowych inicjatyw,
- wskazywać zasady tworzenia (projektowania, wytyczania, znakowania) oraz zarządzania szlakami turystycznymi,

- pokazywać szlaki jako element turystyki dostępnej (m.in. dla rodzin z dziećmi, osób starszych oraz z różnego rodzaju niepełnosprawnościami),
- ukazywać nowe trendy w rozwoju i funkcjonowaniu szlaków turystycznych (nowe technologie, działania promocyjne, uproduktowienie itp.),
- weryfikować stawiane tezy i koncepcje pokazując liczne studia przypadków.

Mamy nadzieję, że publikacja zainteresuje wszystkich, którzy w swej aktywności turystycznej lub działaniach na rzecz turystyki wykorzystują szlaki. Szczególnie przydatna powinna być dla pomysłodawców i organizatorów takich tras, a także dla przedsiębiorców branży turystycznej, pracowników instytucji samorządowych różnego szczebla, działaczy organizacji turystycznych oraz wykładowców i studentów. Upowszechnienie wiedzy i dobrych praktyk w zakresie tworzenia nowoczesnych szlaków turystycznych powinno zaowocować powstaniem wielu nowych interesujących inicjatyw, co niewątpliwie podniesie konkurencyjność całej polskiej turystyki na światowych rynkach.

Dołożyliśmy wiele starań i wysiłku, aby pierwsza monografia szlaków turystycznych, którą oddajemy do rąk Czytelnika była kompletna. Zdajemy sobie jednak sprawę, że zapewne nie wszystkie tematy związane z tym zagadnieniem zostały poruszone, czy też szczegółowo opisane.

Autorzy

Rozwój szlaków

1. Rozwój znakowanych szlaków turystycznych w Polsce

Aby móc zrozumieć to, współczesne tendencje w rozwoju znakownych szlaków turystycznych niezbędne jest zapoznanie się z historią rozwoju tego zjawiska. Jest to tym ważniejsze, że na obszarze Polski proces powstawania szlaków odbywał się z różnych pobudek, w różnym czasie i w różnych warunkach społeczno-politycznych. Zaszłości historyczne widoczne są jeszcze w XXI w. i dotyczą m.in. przebiegu czy gęstości dróg turystycznych.

1.1. Kształtowanie się systemu znakowanych szlaków od XIX w. do I wojny światowej

Znakowane szlaki turystyczne są jednym z najbardziej widocznych elementów zagospodarowania turystycznego. Za pierwszy „system znakowania" można uznać tyczkowanie dróg wiodących do niektórych bud pasterskich, stosowane już w XVII w. Jednak właściwe znakowanie szlaków turystycznych rozpoczęto od połowy XIX w., gdy wraz z rozwojem masowej turystyki coraz popularniejsze stawało się chodzenie w góry bez przewodnika. Przy znakowaniu szlaków kierowano się innymi zasadami niż obecnie. Początkowo panował w tym względzie duży chaos – w jednych górach trasy zaznaczano drogowskazami, w innych malowano farbą różnorodne znaki, stosowano również kopczyki z kamieni.

Powstanie pierwszych znakowanych szlaków związane było z rozwojem turystyki pieszej na obszarach górskich, do czego znacznie przyczyniło się Towarzystwo Tatrzańskie. Podejmowane przez nie działania możemy uznać za początki zagospodarowania turystycznego polskich gór. Proces ten trwa nieprzerwanie do dnia dzisiejszego.

Towarzystwo Tatrzańskie – pierwsza polska organizacja turystyczna, powstała w 1873 r. jako Galicyjskie Towarzystwo Tatrzańskie. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości przyjęła nazwę Polskie Towarzystwo Tatrzańskie (PTT). W pierwszym dziesięcioleciu istnienia Towarzystwa powstały także jego pierwsze

oddziały terenowe: w Stanisławowie (1876), Kołomyi (1876), Lwowie (1883). Następnymi były oddziały: Pieniński w Szczawnicy (1893), Babiogórski w Żywcu (1905) i „Beskid" w Nowym Sączu. Dalszy rozrost terytorialny przypadł na lata po I wojnie światowej, kiedy powstały oddziały Towarzystwa Tatrzańskiego w Warszawie, Nowym Targu, Łodzi, Poznaniu i Cieszynie.

Statut Towarzystwa zakładał następujące cele:

1. Umiejętne badanie Karpat, a w szczególności Tatr i Pienin, oraz rozpowszechnianie zebranych o nich wiadomości.
2. Zachęcanie do ich zwiedzania i ułatwianie przystępu do nich i pobytu tamże turystom, a w szczególności swoim członkom, oraz badaczom i artystom udającym się do Karpat, Tatr i Pienin w celach naukowych i artystycznych.
3. Ochrona zwierząt halskich (alpejskich), mianowicie kozic i świstaków.
4. Wspieranie przemysłu górskiego wszelkiego rodzaju (Statut TT 2007, s. 2).

W sprawozdaniu „Z czynności Towarzystwa Tatrzańskiego za czas od 3 sierpnia 1873 do 28 maja 1886"[1] czytamy, że „chcąc ułatwić zwiedzanie i pobyt w uroczych górach naszych [...] Wydział[2] wybudował kilka schronisk przede wszystkim w takich miejscach, gdzie czarowny wdzięk przyrody górskiej najbardziej wabi podróżnych, sowicie wynagradzając im poniesione trudy. [...] nie mogło być na wstępie inne, jak brzeg Morskiego Oka."

Ryc. 1.1. Turyści przy schronisku nad Morskim Okiem, 1902 r., kartka pocztowa ze zbiorów A. Wielochy

Pierwszym schroniskiem górskim powstałym z inicjatywy Towarzystwa było schronisko[3] nad Morskim Okiem, które otrzymało imię Stanisława Staszica. Wkrótce powstawały kolejne schroniska, m.in. w Roztoce i Dolinie Pięciu Stawów Polskich (1876 r.), a także altany (schrony) w miejscach najczęściej uczęszczanych przez turystów, tj. w Dolinie Strążyskiej, Kościeliskiej, na Psiej Trawce, Pod Kopą Kondracką, a w 1894 r. na Hali Gąsienicowej (Krygowski 1988). Równolegle z budową schronisk Towarzystwo prowadziło prace związane z trasowaniem ścieżek, poprawianiem ich jakości, a także budowaniem od podstaw dróg, kładek i mostów.

Pierwsze działania mające charakter znakowania szlaków turystycznych w Karpatach Wschodnich podjął Leopold Wajgel (wiceprezes Oddziału

[1] Sprawozdanie ukazało się w I „Pamiętniku Towarzystwa Tatrzańskiego", opublikowanym nakładem Towarzystwa Tatrzańskiego w 1876 r. (s. 21–35).

[2] Wydziałem było biuro (urzędujące) Towarzystwa Tatrzańskiego.

[3] Przed powstaniem Towarzystwa Tatrzańskiego schronienia turystom udzielały skromne pasterskie szałasy i altany.

Czarnohorskiego z siedzibą w Kołomyi) w 1884 r. Wykonał on drogowskazy „i umieścił je w liczbie 56 sztuk począwszy od Krasnego Łuhu, aż na Howerlę, a ztąd na Dancerz, Szpyci i Pip Iwan dalej do Gropy, Szybenego i Zełenego. Umieszczono też na wszystkich szczytach Czarnohory tablice z napisem dla pewności turystów" („Pamiętnik..." 1885, s. 38). W ten sposób został oznakowany pierwszy szlak turystyczny na terenach dawnej Rzeczypospolitej. Warto tu dodać, że napisy były w dwóch językach po polsku i po rusku (ukraińsku).

Przyjmuje się jednak, że **najstarszą znakowaną[4] trasą turystyczną** na dzisiejszych ziemiach polskich jest szlak wyznakowany w sierpniu 1887 r. przez Walerego Eljasza Radzikowskiego. Prowadził on z Jaszczurówki przez Psią Trawkę i Polanę Waksmundzką, do Morskiego Oka. Znaki miały postać namalowanego pojedynczego czerwonego paska, co podyktowane było dużą trwałością cynobrowej farby[5].

Walery Eljasz Radzikowski (wł. Jan Kanty Walery) (1840–1905) – malarz i grafik, autor przewodników tatrzańskich, wytrwały popularyzator Tatr i Zakopanego, wybitny działacz Towarzystwa Tatrzańskiego. Był jednym z założycieli i najbardziej zasłużonych działaczy TT od 1874 r. Pracował bezinteresownie w jego zarządzie przez 18 lat (1877–1905, z krótkimi przerwami). Organizował przewodnictwo tatrzańskie i straż ochrony przyrody, wytyczał nowe ścieżki turystyczne (np. z Liliowego na Zawory) i dozorował ich budowę. Jako pierwszy w Tatrach Polskich osobiście znakował farbą szlaki turystyczne (w 1887 r. szlak z Jaszczurówki przez Waksmundzką Polanę do Roztoki, potem także inne), czuwał nad schroniskami, opiekował się zakopiańskim kasynem TT, współpracował przy redagowaniu „Pamiętnika Towarzystwa Tatrzańskiego" i nowej mapy Tatr wydanej przez TT (www.ceper.pl/zdobywcy/eljasz.html, 04.2010).

W sprawozdaniu Towarzystwa Tatrzańskiego za lata 1873–1876 w rozdziale „Drogi, ścieżki, mostki i kładki" czytamy:

> [...] celem ułatwienia przystępu do okolic najchętniej przez turystów zwiedzanych, ulepszył Wydział drogę do Morskiego Oka wiodącą przez Roztokę usunięciem lub skrzesaniem zawadzających głazów [...]. Skutkiem tego drogą tą, dawniej dla pieszego nawet trudną do przebycia, mogą wozy dojeżdżać, aż pod samo schronisko przy Morskim Oku. [...] Przystęp na Czerwony Wierch przez utorowanie i wyżłobienie nowej ścieżki został tak dalece ułatwionym, że nawet szanowne turystki bez większego zmęczenia i w krótszym niż przedtem czasie mogą dotrzeć do celu (r. 1875) („Pamiętnik..." 1876, s. 25). [...] z czasem dołączyły się nowe środki orientacyjne, drogowskazy i znaczenie farbą na głazach i drzewach (Krygowski 1988).

[4] Pojęcia „znaczenie farbą" lub – jak utarło się później – „znakowanie" wprowadziło Towarzystwo Tatrzańskie (Krygowski 1988). To ostatnie używane jest do dnia dzisiejszego.

[5] Odcień koloru czerwonego, siarczek rtęci.

W kolejnych latach następuje szybki rozwój znakowanych szlaków, wytyczane są nowe górskie trasy, a wzmianki o nich możemy znaleźć w sprawozdaniach Towarzystwa Tatrzańskiego. W 1903 r. rozpoczęto w Tatrach budowę **Orlej Perci** według pomysłu ks. Walentego Gadowskiego. Jej powstanie tłumaczy się chęcią udostępnienia najwyższych partii Tatr turystom bez kwalifikacji taternickich, korzystających z planowanego do rozbudowy schroniska na Krzyżnem i do budowy od nowa schroniska na Karbie (przy końcowej stacji projektowanej kolejki na Świnicę). Prace przy budowie trasy rozpoczęto 16 lipca 1903 r. od strony Wodogrzmotów Mickiewicza. Oprócz budowy nowej ścieżki ks. W. Gadowski dodatkowo znakował ją czerwoną farbą oraz drogowskazami z napisem „Na Orlą Perć".

Walenty Gadowski (1861–1956) – polski taternik i duchowny katolicki. Jako pierwszy wszedł na Małą Buczynową Turnię, Wielką Buczynową Turnię oraz Kozie Czuby. W latach 1903–1906 wytrasował szlak zwany Orlą Percią (dzisiaj prowadzi od przełęczy Zawrat po Krzyżne) – przez wielu uważany za najtrudniejszy szlak w polskich Tatrach. Ksiądz Gadowski był też twórcą nazwy „Orla Perć" (inna nazwa: Królewski Szlak Tatrzański"), choć w formie zapisanej pojawiła się w memoriale Franciszka Nowickiego z 5 lutego 1901 r. W roku 1926 z inicjatywy ks. W. Gadowskiego wytyczono Pienińską Orlą Perć, czyli Sokolą Perć (szlak niebieski od Sokolicy do Trzech Koron) (Radwańska-Paryska, Paryski 2004).

Pierwsze szlaki w Beskidach Zachodnich zaczęły powstawać w okolicach Klimczoka, Szyndzielni i Magurki od 1893 r. Wytyczała je niemiecka organizacja Beskidenverein. Nie wiadomo jednak, w jakiej formie i jak przebiegały. Dokładniejsze opisy dotyczą dopiero szlaków w rejonie Babiej Góry. Najpierw, w 1894 r. wyznaczono drogę od strony węgierskiej, a w następnym roku od strony galicyjskiej. Już wtedy stosowano zasadę: kolorowy znak w środku, od góry i dołu otoczony białymi paskami. Opracowana przez Wilhelma Schlesingera instrukcja znakarska Beskidenverein została oficjalnie zatwierdzona 5 kwietnia 1899 r. (Wieczorek 2006). Zapisany w niej system trójpaskowych znaków z czasem został przyjęty również w wielu innych krajach. Zaczęło go także używać PTT.

Warto w tym miejscu podkreślić, że cele znakowania w terenie pierwszych szlaków turystycznych były inne od współczesnych motywacji. W Tatrach szlaki miały służyć przede wszystkim ochronie przyrody, w Beskidzie Żywieckim natomiast sprzyjać rozwojowi funkcji poznawczej. Działania Beskidenverein były ukierunkowane na znakowanie szlaków i poprawianie dróg, budowę i uruchamianie „punktów oparcia" w górach, czyli ułatwianie poruszania się w Beskidach i zwiększanie chęci wędrowania (Wieczorek 2006, s. 514).

Beskidenverein (Beskiden-Verein, Beskiden Verein, BV) – niemiecka organizacja turystyki górskiej założona w 1893 r. we Frydku na Morawach (dziś: Frýdek-Mi-

stek). Była pierwszą organizacją działającą na terenie dzisiejszych polskich Beskidów. Prowadziła szeroko zakrojoną działalność na rzecz propagowania turystyki masowej, narciarstwa i wypoczynku dzieci. Była pionierem turystyki beskidzkiej w wielu dziedzinach, m.in. budowy schronisk (np. na Szyndzielni, Wielkiej Czantorii, Babiej Górze, Klimczoku, Magurce) i znakowania szlaków. Do roku 1908 BV wyznaczyło 300 km szlaków (Gąstoł 1978). W 1909 r. towarzystwo liczyło już 13 sekcji – najsilniejsze w Bielsku, Cieszynie i Vitkovicach; w 1915 r. miało 5 tys. członków.

Beskidenverein było organizacją Niemców (głównie z terenu Śląska austriackiego i północnych Moraw) i prowadziło swą działalność zgodnie z ich interesami. Dlatego często pojawiały się konflikty z podobnymi organizacjami czeskimi i polskimi. Celem BV było zagospodarowanie na potrzeby turystyczne fragmentu Beskidów od Łysej Góry na zachodzie, po Babią Górę na wschodzie. Statut Beskidenverein z 1893 r. zakładał: umożliwienie praktycznej realizacji celów [...] przez: znakowanie szlaków i poprawianie dróg, przez budowę i uruchamianie punktów oparcia w górach – ułatwianie poruszania się w Beskidach i zwiększanie chęci wędrowania (Gąstoł 1978).

Po I wojnie światowej sekcje Beskidenverein przedzieliły granice państw utworzonych z Austro-Węgier. W praktyce powstały dwie osobne organizacje: polska i czechosłowacka, które jednak ze sobą współpracowały. Pod koniec lat 20. doszło do zaostrzenia stosunków BV z PTT (m.in. spory o rozbudowę schroniska na Babiej Górze i budowę nowego obiektu na Hali Lipowskiej). Najbardziej znanym konfliktem była tzw. wojna na pędzle w masywie Babiej Góry (w latach 1925–1927, ale korzenie tych zatargów sięgają początków XX w.).

Ryc. 1.2. Schronisko Beskidenverein na Babiej Górze, ok. 1910 r. , fot. ze zbiorów A. Wielochy

Działacze BV i PTT wzajemnie zamalowywali i niszczyli tablice oraz znaki turystyczne konkurencyjnej organizacji. Drobiazgowo kontrolowano niemieckie obiekty, nie wydawano tzw. kart tatrzańskich, odmawiano honorowania zniżek. Dochodziło nawet do podpaleń schronisk. Ubocznym efektem wojny na pędzle było wyznaczenie przez Władysława Midowicza z PTT w 1925 r. najefektowniejszej ścieżki Beskidów, zwanej Percią Akademików.

W 1931 r. PTT oficjalnie zerwało wszelkie kontakty z Beskidenverein. Mimo pewnego ocieplenia we wzajemnych stosunkach w połowie lat 30., relacje obu organizacji pozostawały napięte aż do 1939 r. Tym bardziej, że niektórzy członkowie organizacji związali się z ruchem wszechniemieckim oraz nazistowskim. W sierpniu 1939 r. polskie Beskidenverein liczyło 1882 członków – głównie z Górnego Śląska (Jurek 2002).

> Szczególnie zasłużoną postacią Beskidenverein był jego ostatni prezes (1929–1945) dr Edward Stonawski (1879–1966) – wielki miłośnik gór, radny miejski, budowniczy schroniska na Hali Lipowskiej, swego czasu adwersarz W. Midowicza. Jednak, mimo wcześniejszych zatargów z PTT, podczas II wojny światowej nie wykazywał wrogiej postawy wobec Polaków. Dlatego nie został wysiedlony do Niemiec. Mieszkał w swoim domku w Bielsku, zajmując się działalnością charytatywną na rzecz niemieckich mieszkańców miasta. Do śmierci gloryfikował osiągnięcia BV. Zmarł jako ociemniały 87-letni starzec, w wyniku obrażeń odniesionych podczas wycieczki w góry. Mimo wcześniejszej pisemnej prośby, nie wyrażono zgody na pochówek E. Stonawskiego koło schroniska na Hali Lipowskiej z widokiem na Pilsko i Babią Górę. Spoczywa on w rodzinnym grobowcu na cmentarzu ewangelickim w Skoczowie.

Na przełomie XIX i XX w. w Beskidach Zachodnich nie było ani jednego polskiego schroniska, ani jednego kilometra szlaku wyznakowanego przez Polaków. Pierwszy polski szlak w Beskidach Zachodnich wytyczony został przez Towarzystwo Tatrzańskie na trasie z Suchej Beskidzkiej przez Magurkę (872 m n.p.m.) do Zawoi. Kolejne trasy turystyczne powstały w masywie Babiej Góry, gdzie na Markowych Szczawinach w 1906 r. wybudowane zostało pierwsze polskie schronisko beskidzkie.

Oddział Babiogórski TT „[...] poznaczył w lecie 1906 r. szereg ścieżek w łącznej długości przeszło 40 km [...] z Zawoi w 3 różnych kierunkach na Babią Górę, a od schroniska na szczyt rozmieścił 4 nowe drogowskazy, natomiast oddział «Pieniński» wytyczył i oznakował ścieżkę z Krościenka na Trzy Korony" (Krygowski 1988, s. 33).

Następne szlaki turystyczne powstały w Beskidzie Sądeckim z inicjatywy Towarzystwa Turystycznego „Beskid"[6] (ryc. 1.3-1.4). Pomysłodawcą wytrasowania ścieżki z doliny potoku Czercz do Jaworek był Kazimierz Sosnowski. 28 czerwca 1907 r. na posiedzeniu Wydziału przedstawił propozycję wyznaczenia szlaku, który ułatwiłby dostęp do Pienin z Nowego Sącza (Mirgała 2006).

Kolejnym przedsięwzięciem K. Sosnowskiego było wytyczenie drogi z Rytra na Przehybę, a stamtąd do Szczawnicy.

> Koszty wytyczenia i oznakowania tej drogi wyniosły 124 korony i 2 halerze [...] jednakże już w roku następnym szlak ten wymagał poprawy, nie tylko z powodu uszkodzenia części znaków, ale również z tej racji, że czerwona barwa znaków na brunatnej korze była słabo widoczna. W tej sytuacji renowacja drogi polegała m.in. na dodaniu do pojedynczego paska czerwonego drugiego – białego – łatwo wpadającego w oczy (Mrygała 2006, s. 37).

Była to innowacyjna metoda znakowania, chociaż – jak wspomina Krygowski (1988, s. 33):

> [...] już w 1903 r. ks. W. Gadowski przy odnawianiu znaków czerwonych na ścieżce z Jaszczurówki do Roztoki stwierdził, że po ciemku znaków czerwonych rozpoznać się nie da i postanowił przybić w następnym roku drogowskazy na biało pomalowane.

[6] Towarzystwo Turystyczne „Beskid" powstało w 1906 r. w Nowym Sączu, a w 1907 r. połączyło się z Towarzystwem Tatrzańskim jako jego oddział.

Kazimierz Ignacy Sosnowski (1875–1954) – jeden z najwybitniejszych polskich propagatorów turystyki pieszej, krajoznawca, założyciel schronisk turystycznych, twórca szlaków oraz autor licznych przewodników i artykułów krajoznawczych. Szczególnie poświęcał się pracy z młodzieżą, znakowaniu szlaków w Beskidach oraz ich zagospodarowaniu. Wyznakował pierwsze szlaki turystyczne w Pieninach (do Jaworek) i Beskidzie Sądeckim (na Przehybę). W 1923 r. zaproponował utworzenie Głównego Szlaku Beskidzkiego, który ukończony został w 1929 r., a obecnie nosi jego imię. W 1950 r. stworzył i opisał Szlak Orlich Gniazd. K. Sosnowski jest autorem wielu publikacji krajoznawczych, m.in. pierwszego polskiego Przewodnika po Beskidzie Zachodnim – od Krynicy po Wisłę łącznie z Pieninami i terenami narciarskimi (1914), Przewodnika po ziemi krakowskiej (t. 1. – 1947, t. 2, Pogórze Karpackie, 1948, t. 3 – Jura Krakowska, 1951), a także licznych artykułów w prasie turystycznej. Źródło: www.pttk.pl, 03.2010; www.cotg.pttk.pl.

W miarę zwiększania się liczby znakowanych szlaków rodziły się różne sposoby ich znakowania w celu jednoznacznego odróżnienia przecinających się tras. I tak, członkowie Oddziału TT „Beskid" w 1910 r. wyznaczyli cztery nowe drogi (Mrygała 2006, s. 37–38):

1. Rytro – Niemcowa – Wielki Rogacz (znaki biało-zielone),
2. Piwniczna – Niemcowa – Wielki Rogacz (znaki biało-żółte),
3. Piwniczna – Łomnica – Pisana Hala – Makowica – Rytro (znaki biało-żółte),
4. Piwniczna – Eliaszówka – Okruchla – Syhła – Obłaz – dolina Czerczak (znaki biało-niebieskie).

Jest to właściwie pierwszy znany przypadek celowego wprowadzenia do znakowania polskich szlaków innych kolorów niż czerwony, aby nie wprowadzać turystów w błąd. Użycie kolorowych pasków miało wyeliminować ewentualne pomyłki trasy wędrówki. Kontynuując ten sposób znakowania szlaków, Oddział TT „Beskid" w 1913 r. udostępnił turystom pasmo Jaworzyny Krynickiej, wytyczając tam sześć kolejnych tras[7].

Wyznaczanie szlaków turystycznych w tym czasie nie przebiegało jednak zupełnie bezproblemowo. O ile turystyka w Tatrach była zjawiskiem w miarę powszechnym i aprobowanym przez mieszkańców, o tyle w Beskidach już nie. Znalazło to swoje odzwierciedlenie we wcale nie tak rzadkich przypadkach niszczenia znakowanych szlaków. Ludność miejscowa była wysoce nieufna wobec nieznanego sobie zjawiska – „turystów wędrujących po górach w poszukiwaniu doznań estetycznych, a więc dla motywacji całkowicie nie do przyjęcia

[7] Były to: 1. Krynica – Przysłop – Runek – Łabowska Hala – Skotarki – Łomnica – Piwniczna (znaki biało-czerwone), 2. Piwniczna – Niemcowa – Wielki Rogacz – Radziejowa – Przehyba – Dzwonkówka – Krościenko (znaki biało-żółte), 3. Piwniczna – Czercz – Wielki Rogacz – Radziejowa (znaki biało-zielone), 4. Żegiestów Zdrój – Pusta Wielka – Jaworzyna – Krynica (znaki biało-niebieskie), 5. Muszyna – Jaworzyna (znaki czerwone), 6. Muszyna – Pusta Wielka (znaki żółte) (Mrygała 2006).

dla mieszkańców Beskidów, ludzi na co dzień borykających się z twardymi i nieubłaganymi koniecznościami życiowymi" (Mrygała 2006, s. 39).

Niezbędne okazały się więc specjalne, niekiedy nawet wręcz przebiegłe, działania podejmowane w celu zabezpieczenia znaków. Polegały one m.in. na zatrudnieniu stałego dozorcy, którego zadaniem była kontrola stanu dróg i likwidacja ewentualnych szkód. Innym razem, „odwołując się do uczuć religijnych, na metalowych tablicach ze znakami i informacją turystyczną umieszczono wizerunek Matki Boskiej Częstochowskiej (fot. 1.2), który – jak pokazała przyszłość – okazał się dostateczną rękojmią nietykalności" (Mrygała 2006, s. 41).

Ryc. 1.3. Oznakowanie szlaku w Beskidzie Sądeckim w 1913 r., fot. arch. COTG PTTK

Osiągnięcia Towarzystwa Tatrzańskiego w zakresie wyznaczania i znakowania nowych dróg turystycznych w latach 1909–1914 nie zawsze szły w parze ze wzmożonym zorganizowanym ruchem wycieczkowym. Podejmując zadanie uprzystępniania gór turystyce stowarzyszenie wiele uwagi poświęcało staraniom uzyskania grupowych zniżek kolejowych, jak również trosce o dogodniejszy dla turystów rozkład jazdy pociągów. Zdawano sobie sprawę, że kolej jako nowoczesny środek komunikacji odegra ważną rolę w rozwoju całej turystyki, w tym górskiej. Dlatego starano się ułatwiać turystom dojazd do miejscowości stanowiących bazę wypadową dla wycieczek w góry, np. poprzez odpowiednio ułożone rozkłady jazdy, a także udostępnianie na dworcach informacji o istniejących drogach turystycznych oraz infrastrukturze górskiej na specjalnie przygotowanych tablicach informacyjnych, mapach[8]. Wprowadzanie zniżek kolejowych, dogodnych rozkładów jazdy, czy montaż tablic informacyjnych trwały jednak wiele lat w wyniku opieszałości Ministerstwa Kolei.

> Znacznie lepiej powiodło się „Beskidowi" w „pertraktacjach" dotyczących kolejowego rozkładu jazdy oraz w sprawie zamontowania na dworcach kolejowych i w poczekalniach kolejowych linii Nowy Sącz – Muszyna – Krynica tablic informacyjnych i map sztabu generalnego z oznaczonymi drogami turystycznymi. [...] choć zgoda ta nie przyszła wcale łatwo (Mrygała 2006, s. 43–44).

Z myślą o turystach już wtedy starano się również o zniżki w hotelach, a informacje o tych inicjatywach znajdujemy w *Pamiętnikach Towarzystwa Tatrzańskiego* wydawanych przez Towarzystwo Tatrzańskie. Ogrom pracy włożonej

[8] Mapy o powierzchni około 1,5 m^2 oprawione i ustawione na stelażach, stały się na wiele lat wzorcem informacji turystycznej na dworcach kolejowych. Liczne tablice z informacjami turystycznymi zostały umieszczone w terenie – w celu zabezpieczenia przed zniszczeniem wyposażono je w obrazki z wizerunkami świętych („Pamiętnik..." 1912, s. 14).

w wytyczanie szlaków turystycznych znalazł uznanie w oczach administracji rządowej (monarchii austrowęgierskiej). W 1911 r. po raz pierwszy działania te zostały dofinansowane przez Ministerstwo Robót Publicznych kwotą 1504 koron, co stanowiło ⅓ rocznych nakładów Towarzystwa na tworzenie tras turystycznych („Pamiętnik..." 1912, s. 3).

Co do poziomu zagospodarowania turystycznego Karpat u progu I wojny światowej istnieją wśród badaczy pewne rozbieżności. J. Sewerniak (1976) pisze: „Nie wnikając głębiej w spory historyczne można z pewnością stwierdzić, że w 1914 r. sieć znakowanych szlaków górskich ograniczających się do Tatr i części Beskidów nie przekraczała łącznej długości 200 km." Podobną informację podaje Krygowski (1988): „łączna długość znakowanych szlaków turystycznych w Karpatach wynosiła około 200 km, a występowały one przede wszystkim na terenie Tatr i części Beskidów Zachodnich i Wschodnich." Natomiast F. Rapf w *Kronice Oddziału „Beskid" PTTK w Nowym Sączu za lata 1906–1952* pisze, że w latach 1906–1914 było ich 194 km. Można jednak domniemywać, że nie było to 200 km, a znacznie więcej – około 300–350 km (wymaga to jednak szczególnej analizy, poszukania materiałów źródłowych w archiwach Muzeum Tatrzańskiego, być może i najstarszych oddziałów PTT).

Ryc. 1.4. Szlak w Beskidzie Sądeckim i Pieninach, fot. arch. COTG PTTK

Równolegle ze szlakami pieszymi na terenach górskich powstawały szlaki narciarskie. Pierwszymi narciarzami w Tatrach Polskich byli Władysław Kleczyński jr i Marcin Kozłecki, którzy w kwietniu 1891 r. dotarli na nartach do Czarnego Stawu Gąsienicowego; tyle za Wielką encyklopedią tatrzańską. Prawdziwy początek nastąpił jednak w 1894 r., kiedy to Stanisław Barabasz, późniejszy dyrektor Szkoły Przemysłu Drzewnego, przywiózł do Zakopanego nieznane tu przedtem narty i zaczął propagować jazdę na nich.

Początkowo narciarstwo zawdzięczało swój rozwój głównie taternikom, używającym nart w trakcie zimowych wypraw. Zastęp entuzjastów rósł z każdym rokiem i choć początkowo nie był zbyt liczny, już w styczniu i lutym 1907 r. powstały pierwsze polskie organizacje narciarskie: Karpackie Towarzystwo Narciarskie we Lwowie i Sekcja Narciarska Towarzystwa Tatrzańskiego w Zakopanem, późniejsze SN PTT. Równolegle z polskimi organizacjami turystycznymi i narciarskimi w naszych górach działał też Beskidenverein, który w tym samym 1907 r. powołał do życia klub narciarski „Wintersportklub". Klub ten koncentrował swą działalność na pobliskiej Magurce w Beskidzie Małym i na najwyższym szczycie Beskidu Śląskiego – Skrzycznem, gdzie po

pewnym czasie wybudował schroniska narciarskie. Wielkim propagatorem narciarstwa owych czasów był Mariusz Zaruski, zdobywca wielu szczytów tatrzańskich, także w zimie, twórca różnorodnych udoskonaleń technicznych, organizator pierwszych kursów jazdy na nartach. Chociaż do wybuchu I wojny światowej narciarstwo rozwijało się głównie jako forma turystyki, już od 1907 r. zaczęto organizować zawody narciarskie. Na Kalatówkach pojawili się tzw. boiskowcy. Byli to narciarze o zainteresowaniach zbliżonych do współczesnych zwolenników zjeżdżania po ubitych trasach. Liczba osób uprawiających ówcześnie narciarstwo w Polsce nie była zapewne większa niż kilkaset (Paryska, Paryski 1973).

Zupełnie inaczej niż w Karpatach wyglądały początki wytyczania tras turystycznych w Sudetach. Przede wszystkim budowa wygodnych ścieżek dla turystów miała miejsce zdecydowanie wcześniej. Za najstarszą uznaje się **drogę na Szczeliniec Wielki** w Górach Stołowych. Penetrację tych okolic zapoczątkowała budowa Fortu Karola na górze Ptak. Żołnierzom pomagał wtedy młody mieszkaniec pobliskiego Karłowa Franz Pabel. On też towarzyszył wizytującemu w 1790 r. fort Fryderykowi Winhelmowi II podczas jego wycieczki na Szczeliniec. Odwiedziny króla Prus wraz z dworem zapoczątkowały masowy ruch na tę górę. Jej zdobycie szybko stało się niemal obowiązkowym punktem pobytu w pobliskich uzdrowiskach. Wśród turystów były znane osobistości. Już w 1790 r. Szczeliniec odwiedził Johann Wolfgang Goethe. Informuje o tym pamiątkowa tablica przy północnym tarasie widokowym. Dziesięć lat później przybył tu w celu podziwiania wschodu słońca późniejszy prezydent USA John Quincy Adams. Swoje wrażenia opisał w „Listach o Śląsku" (wydanych również po francusku i niemiecku). W 1826 r. na leczeniu w Dusznikach przebywał Fryderyk Chopin, ale z uwagi na zły stan zdrowia i zalecenia lekarzy w góry się nie wybrał (choć bardzo tego żałował).

Ruch w Górach Stołowych musiał być duży skoro już w 1804 r. powołano Kasę Szczelińca Wielkiego i pobierano od turystów opłaty za wejście na szczyt (4 grosze od dorosłych i 2 grosze od dzieci i służących, później 5 groszy i 2½ grosza). Przeznaczane one były na rozwój zagospodarowania turystycznego: budowę schodów, ścieżek i poręczy, a także np. urządzenie punktu widokowego na Fotelu Pradziada. Wejście na szczyt zamykane było drewnianą bramą, do której klucz posiadał przewodnik.

Pobieraniem opłat w 1813 r. zajmował się Franz Pabel – sołtys Karłowa, oficjalnie uznany przez Fryderyka Wilhelma III pierwszym przewodnikiem turystycznym w Prusach. W 1814 r. staraniem Pabla oddano do użytku pierwsze drewniane schody na szczyt. W późniejszym czasie zastąpiło je 665 kamiennych stopni, po których turyści wchodzą na Szczeliniec do dnia dzisiejszego. W roku 1815 postawiono drewniany domek letni, czyli pawilon dla turystów, obok którego w 1845 r. wybudowano schronisko Szwajcarka (niem. Schwe-

izerei – w stylu górskich schronisk szwajcarskich). Przez lata obsługą turystów w Karłowie zajmowała się cała rodzina Pablów – Franz był kasjerem i przewodnikiem, jego żona prowadziła gospodę z miejscami noclegowymi, a synowie również przygotowywali się do roli przewodników.

Franz Pabel (1773–1861) – sołtys Karłowa, pierwszy oficjalnie mianowany przewodnik górski w Sudetach, Prusach i całej Europie, twórca trasy turystycznej na Szczeliniec Wielki. W 1843 r. wydał Krótką historię rozsławienia oraz ułatwienia zwiedzania Szczelińca Wielkiego. We wspomnieniach przewodnika po Szczelińcu, sołtysa Franza Pabla (niem. Kurze Geschichte des Bekanntwerdung und Anlagen-Einrichtung der Heuscheuer. Mitgebeilt von Heuscheuerfürer Schulzen Franz Pabel), która cieszyła się dużą popularnością i doczekała się kolejnych wydań (1851, 1857). Polskie wydanie pod tytułem Krótka historia uprzystępnienia Szczelińca w tłumaczeniu Z. Gdowskiego wyszło dopiero w 1988 r.

F. Pabel przeżył 81 i pół roku, z czego – jak sam pisał – przez 71 lat osobiście prowadził wycieczki na Szczeliniec. Po jego śmierci przewodnictwem zajęli się syn i wnuk, a po nich obowiązki te przejęła rodzina Stieblerów, która posiadała karczmę w Karłowie aż do końca lat 60. XX w.

Źródło: S. Góra (2005), http://www.pngs.com.pl/pl/turystyka/tur_h.html.

Tablica pamiątkowa na Szczelińcu Wielkim poświęcona F. Pablowi

Dzięki wprowadzonemu zwyczajowi wpisywania się do księgi pamiątkowej są wiarygodne informacje o skali ruchu turystycznego w tym czasie. W latach 1813–1851 liczba turystów wyniosła około 60 tys. osób.

Warto wspomnieć, że w 1817 r. starosta jeleniogórski wprowadził pierwsze w Europie przepisy regulujące zasady działalności przewodnickiej, w wyniku czego powstał korpus przewodników górskich oraz tragarzy lektyk i bagaży (zamożniejsi turyści byli wnoszeni na sudeckie szczyty w lektykach). W Alpach podobna organizacja powstała dopiero w 1856 r., a w Tatrach – w 1875 r.

Profesjonalnym udostępnianiem i zagospodarowaniem Gór Stołowych oraz Masywu Śnieżnika zajęło się później, powstałe w 1881 r., Kłodzkie Towarzystwo Górskie (Glatzer Gebirgsverein, GGV).

Rok wcześniej w Jeleniej Górze powołano do życia niemieckie Towarzystwo Karkonoskie (Riesengebirgsverein, RGV). Za jeden z najważniejszych celów stawiało ono sobie budowę i utrzymanie dróg oraz szlaków w Karkonoszach i wokół Kotliny Jeleniogórskiej. Szlaki znakowano odmiennym niż w Karpatach systemem. Zamiast pasków, malowano znaki w kształcie rombu – na początku XX w. w Sudetach Wschodnich, RGV system rombowy przyjęło w połowie lat 30. XX w. (ryc. 1.5).

Niewątpliwą zasługą RGV jest zbudowanie w 1905 r. z okazji 25. rocznicy powołania organizacji szlaku pieszego na szczyt Śnieżki[9]. Powstała ona w 1905 r.

[9] W latach 60. XX w. szlak ten przekształcono w tzw. drogę jubileuszową – wygodną trasę umożliwiająca zaopatrzenie schroniska i obserwatorium meteorologicznego na Śnieżce.

z okazji 25. rocznicy powołania organizacji. Łącznie w Karkonoszach i wokół Kotliny Jeleniogórskiej Riesengebirgsverein wybudowało i dbało o utrzymanie blisko 300 km dróg i szlaków turystycznych.

Węzeł szlaków	*Oznaczenie na mapach*	*Wygląd znaku*	*Węzeł szlaków*	*Oznaczenie na mapach*	*Wygląd znaku*
Adršpach			Mysłakowice		
Bierutowice			Piechowice		
Bobrowe Skały			Piechowice (jezioro)		
Bukowiec			Przecznica		
Chojnik			Przesieka		
Cieplice			Sępia Góra		
Grzybowiec			Skalnik		
Jagniątków			Sobieszów		
Jarowice Wlk.			Sosnówka		
Jelenia Góra			Staniszów		
Kamienna Góra			Starościńskie Skały		
Karpacz			Szklarska Poręba Dolna		
Karpniki *	F	F	Szklarska Poręba Górna		
Kowary			Śnieżka		
Krzeszów			Świeradów Zdrój		
Miłków			WysokiKamień		

* **F** to pierwsza litera niemieckiej nazwy Karpnik: Fischbach

Ryc. 1.5 Rombowe znaki szlaków stosowane przez Riesengebirgsverein

Działająca w Poznaniu sekcja RGV wydała w 1911 r. przewodnik z propozycjami wycieczek po bliższych i dalszych okolicach Poznania. Być może grupa ta zajmowała się także wytyczaniem tras spacerowych w Wielkopolsce. Nie wiemy jednak nic pewnego na temat tego, czy takie szlaki były już w tamtym czasie, jak były oznaczone, czy zastosowano np. przyjęty w Karkonoszach system znaków w kształcie rombu.

Towarzystwo Karkonoskie (niem. Riesengebirgsverein, RGV) – niemiecka organizacja turystyczna założona w 1880 r. w Jeleniej Górze z inicjatywy Theodora Donata z Mysłakowic. Działała w latach 1880–1945 na terenie Karkonoszy, Gór Izerskich, Gór Kaczawskich i Rudaw Janowickich. Posiadała liczne sekcje (grupy terenowe), niektóre również w dużych niemieckich miastach, np. w Berlinie, Wrocławiu, Stuttgarcie. W 1900 r. w 89 sekcjach było skupionych 10,8 tys. osób, w 1922 r. RGV liczyło już 17 tys. członków, później ich liczba systematycznie spadała.

Riesengebirgsverein prowadziło wszechstronną działalność. Składały się na nią m.in.: budowa i utrzymanie sieci dróg oraz ścieżek turystycznych, powołanie straży ochrony przyrody, powołanie muzeum regionalnego w Jeleniej Górze (dzisiejsze Muzeum Karkonoskie), prowadzenie biblioteki i współpraca naukowa z Uniwersytetem Wrocławskim, inicjatywa budowy obserwatorium meteorologicznego na Śnieżce, utworzenie 10 tanich gospód młodzieżowych, organizowanie cotygodniowych wycieczek w sezonie turystycznym.

Der Wanderer
im Riesengebirge
Zeitschrift des Riesen- u. Iser-Gebirgs-Vereins
Unser Riesengebirgsverein

Ryc. 1.6. Okładka miesięcznika „Der Wanderer im Riesengebirge

RGV wybudowało i prowadziło wzorcowe schronisko – Prinz Heinrich Baude (schronisko Księcia Henryka na krawędzi Kotła Wielkiego Stawu). Miało ono być konkurencją dla innych prywatnych obiektów i zachętą do dbałości o wyższy standard i lepszą jakość obsługi turystów. Po II wojnie światowej schronisko spłonęło w 1947 r. w niewyjaśnionych okolicznościach.

Prężna działalność Riesengebirgsverein przyczyniła się do szybkiego rozwoju zagospodarowania turystycznego zachodnich Sudetów. Do najważniejszych elementów infrastruktury powstałych z inicjatywy lub przy udziale RGV należy zaliczyć: drogę jubileuszową na Śnieżkę (1905), muzeum w Jeleniej Górze (1914, obecnie Muzeum Karkonoskie), profil geologiczny Sudetów w Jeleniej Górze (1902), schronisko na Stogu Izerskim (1924), a także liczne obiekty dzisiaj już ni istniejące, np. schronisko księcia Henryka, wieże widokowe na Różance, Stogu Izerskim, Kopisku, schroniska młodzieżowe oferujące studentom i uczniom darmowy nocleg i śniadanie.

W latach 1881–1943 RGV wydawało własny miesięcznik „Der Wanderer im Riesengebirge", popularyzujący turystykę w Karkonoszach.

Po II wojnie światowej Towarzystwo Karkonoskie wznowiło działalność w zachodnich Niemczech. Jego siedzibą jest Bamberg. Organizacja liczy obecnie ponad 1,2 tys. członków.

Stosunkowo najpóźniej na ziemiach polskich pojawiły się szlaki turystyczne na nizinach. Na początku XX w. pod wpływem rozbudzonego przez naukowców i społeczników zainteresowania historią i kulturą Polski, a także przyrodą ojczystą rodziło się krajoznawstwo. Wzrost zainteresowania turystyką doprowadził do powstania nowych organizacji również w zaborze rosyjskim. W 1906 r. z inicjatywy m.in. Aleksandra Janowskiego, Kazimierza

Kulwiecia i Zygmunta Glogera założono w Warszawie Polskie Towarzystwo Krajoznawcze (PTK)[10].

Głównym celem Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego było ukazywanie piękna ziemi polskiej oraz rozbudzanie uczuć patriotycznych. PTK jako jedno z pierwszych przystąpiło do organizowania na szeroką skalę rajdów i wycieczek umożliwiających poznawanie Polski. Ożywioną działalność tego typu prowadziły wszystkie oddziały, a dokładniej powołane w nich tzw. sekcje wycieczkowe. Dużą wagę przywiązywano do wychowywania młodzieży. Dlatego wielu działaczy społecznych (m.in. Mieczysław Orłowicz) podejmowało się roli przewodników i wychowawców takich grup wycieczkowych. PTK było także skutecznym popularyzatorem nowych form turystyki, np. narciarstwa na nizinach.

> Najważniejsze cele i zadania Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego zostały zapisane w Ustawie PTK z 1906 r.:
>
> „Do osiągnięcia swych celów Towarzystwo dąży następującymi drogami:
>
> 1) Organizuje wycieczki po kraju, prowadzone przez specjalistów poszczególnej gałęzi krajoznawstwa.
> 2) Urządza wycieczki i ekskursje dla młodzieży i członków Stowarzyszenia do miejscowości godnych uwagi z jakichkolwiek względów.
> 3) Gromadzi wszelkie zbiory, dotyczące fizjografii, folkloru, archeologii, etnografii, przemysłu, sztuki itd.
> 4) Zakłada i utrzymuje bibliotekę, poświęconą krajoznawstwu i gałęziom wiedzy związanych z krajoznawstwem.
> 5) Urządza odczyty i konferencje z dziedziny krajoznawstwa.
> 6) Organizuje wykłady, dotyczące sposobu badań, organizowania wycieczek, robienia zdjęć fotograficznych, kolekcjonowania okazów przyrodniczych.
>
> [...]
>
> 12) Roztacza opiekę nad zabytkami sztuki, pamiątkami historycznymi i osobliwościami przyrodniczymi kraju".
>
> Źródło: Ustawa PTK z 1906 r., reprint, 2006.

Polskie Towarzystwo Krajoznawcze prowadziło niezwykle ożywioną działalność popularyzatorską i wydawniczą. Publikowało przewodniki, informatory i pocztówki, a od 1910 r. wydawało także swój rocznik krajoznawczy „Ziemia",

[10] Dużym sukcesem założycieli Towarzystwa było uzyskanie zgody władz carskich na projekt znaku organizacyjnego, który przedstawiał symbolicznie całość ziem polskich przez umieszczenie w środku zamku w Ogrodzieńcu, gdzie zrodził się pomysł założenia PTK, a w zewnętrznym kręgu tarcz herbowych Poznania, Krakowa, Warszawy – trzech historycznych stolic Polski spojonych stalową obręczą. „I oto jak potoczyły się losy, jak zwyciężyła prawda i sprawiedliwość: trzem cesarzom spadły korony z głów, a nasze symboliczne koło, wiążące trzy dzielnice, stało się rzeczywistością. Z dumą możemy patrzeć, że nasz znak proroczo przewidywał to zwycięstwo i że my pierwsi zdobyliśmy się na tak śmiałe w ówczesnych warunkach godło." (Janowski 1936).

w którym publikowali wybitni polscy krajoznawcy i geografowie (np. L. Krzywicki, W. Nałkowski, E. Romer, L. Sawicki).

Wzorem Towarzystwa Tatrzańskiego PTK uruchomiło swoje pierwsze schronisko w Świętej Katarzynie, u stóp Łysicy w Górach Świętokrzyskich. Kolejne otwierano na innych atrakcyjnych turystycznie nizinnych obszarach kraju. Towarzystwo organizowało także i prowadziło regionalne muzea krajoznawcze. Najstarsze powstały m.in. w Kaliszu (1908), Suwałkach (1908), Piotrkowie Trybunalskim (1909) i Łowiczu (1910).

Dzięki aktywności Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w zaborze rosyjskim „wzrastał ruch wycieczkowy, który zaczęto nazywać turystyką. Zorganizowano (w okresie 1906–1913) 189 wycieczek, w których wzięło udział 5743 osób. Natomiast przyjęto 101 wycieczek, w których odnotowano 2860 osób przyjezdnych." (Skowron 2006, s. 14).

Mimo publikowanych w „Ziemi" bardzo szczegółowych sprawozdań z działalności PTK, brak wiarygodnych informacji o wytyczaniu znakowanych szlaków pieszych na nizinach do I wojny światowej. W „Pamiętnikach Towarzystwa Tatrzańskiego" znajdziemy wprawdzie informacje o środkach przeznaczonych na wytyczanie szlaków i ich konserwacje, o przebiegu tych prac z podaniem punktów odniesienia, czy też o wydatkach na schroniska i inne elementy zagospodarowania turystycznego. Nie zamieszczono jednak żadnych danych na temat choćby przybliżonej liczby i długości szlaków turystycznych zarządzanych przez PTK.

1.2. Sytuacja szlaków w okresie międzywojennym (1918–1939)

W czasie I wojny światowej aktywność Towarzystwa Tatrzańskiego i jego oddziałów w terenie zamiera prawie całkowicie. Podczas działań wojennych brak było nie tylko chętnych do wędrowania, ale także niezwykle kosztowny i trudno dostępny stał się materiał do budowy i znaczenia ścieżek. Mimo to „w roku 1915 w Tatrach umieszczono szereg drogowskazów, odnowiono ścieżki, w tym przez Waksmundzką do Roztoki i Morskiego Oka kolorem biało-czerwonym, w Waksmundzkiej na Gęsią Szyję kolorem czerwonym, z Gęsiej Szyi na Rusinową Polanę w kolorze niebieskim" („Pamiętnik..." 1917/18, s. 20). Tylko schroniska tatrzańskie czasowo funkcjonowały, z oddziałów terenowych w latach 1914–1917 Wydział Towarzystwa Tatrzańskiego nie otrzymywał sprawozdań stąd nie ma możliwości pokazania podejmowanych działań w tym okresie.

Nieco inaczej wyglądała sprawa na nizinach. „Po szoku pierwszych miesięcy wojny Komisja Wycieczkowa powróciła do swoich zadań organizowania wy-

cieczek dla członków Towarzystwa i gości. [...] w latach 1914–1918 zorganizowano 118 wycieczek miejskich, wzięły w nich udział 4232 osoby, przyjęto 90 wycieczek zamiejskich dla 3706 osób" (Skowron 2006, s. 37).

W 1918 r. zmieniła się sytuacja polityczna, Polska odzyskała niepodległość, znikały granice zaborów, a dla Towarzystwa Tatrzańskiego czy Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego otworzyły się możliwości podjęcia nowych form organizacyjnych. Towarzystwo Tatrzańskie rozszerzyło swą nazwę o człon „Polskie" (od 1920 r.), nastąpiła decentralizacja jego struktury, a także reforma statutu, co umożliwiło tworzenie nowych specjalistycznych sekcji. „[...] były to przede wszystkim: Sekcja Turystyczna, Sekcja Narciarska, Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, Sekcja Ochrony Przyrody, Sekcja Ludowoznawcza itp." (Krygowski 1988, s. 23).

Po I wojnie światowej Towarzystwo Tatrzańskie w pierwszej kolejności zajęło się usuwaniem szkód wojennych, które „[...] na szczęście są małe, bo oprócz zniszczenia kilku tablic orientacyjnych i znaków turystycznych większych szkód nie ma" (Mrygała 2006, s. 55). W 1921 r. w Tatrach wykonano niewielki zakres prac znakarskich oraz naprawy ścieżek. Straty nie mogły być jednak zupełnie nieistotne, skoro w listopadzie 1921 r. PTT wystosowało apel do wszystkich swoich członków o wsparcie prac rekonstrukcyjnych. Dopiero po realizacji planów odbudowy szlaków, ścieżek i budowli można było mówić o dalszej rozbudowie sieci szlaków turystycznych i schronisk w Tatrach.

Działalność w zakresie odbudowy sieci szlaków turystycznych w Tatrach po I wojnie światowej Polskie Towarzystwo Tatrzańskie rozpoczęło apelem skierowanym 10 listopada 1921 r. przez Komisję dla Robót w Tatrach Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego do członków Wydziału PTT i członków Sekcji Turystycznej PTT. W piśmie tym i załączniku do niego przedstawiono projekt naprawy zniszczonych w czasie wojny urządzeń i szlaków turystycznych w Tatrach.

W celu szybkiej odbudowy ogłoszono powszechną mobilizację i rozdzielono zakres prac między wiele oddziałów PTT (z terenu całego kraju) w następujący sposób:

- **Oddział Krakowski:** Tatry Wysokie – Dolina Morskiego Oka po grzbiet Żabiego, Rysy, Mięguszowieckie, Wrota Chałubińskiego, Miedziane, Opalone wraz ze schroniskami nad Morskim Okiem i w Roztoce, Sucha Woda, Olczyska, Jaworzynka z dojściami na Halę Gąsienicową i Nosal, regle zakopiańskie od Doliny Bystrej aż po Czerwone Wierchy, Kończysta, wraz ze ścieżkami pod i nad reglami i altanami na Czerwonej Przełęczy przy Siklawie i Dolinie Strążyskiej;
- **Oddział Lwowski:** Dolina Pięciu Stawów Polskich, Dolina Roztoki od Wodogrzmotów Mickiewicza przez Opalone, Miedziane, Gładkie, Świnicę, Zawrat i główny grzbiet Tatr od Zawratu aż po Krzyżne (bez Orlej Perci) od Krzyżnego przez Wołoszyn do drogi do Morskiego Oka (z Orlą Percią) ze schroniskiem w Pięciu Stawach;
- **Oddział Łódzki:** Dolina Pańszczycy aż po Koszystą, Krzyżne, Buczynową, Orlą Basztę, Granaty, Żółtą Turnię (z Orlą Percią), po rozgałęzienie ścieżki z Hali Gąsienicową na Krzyżne z kolebą na Krzyżnem;

- **Oddział Warszawski:** Dolina Stawów Gąsienicowych, od Żółtej Turni głównym grzbietem aż po Orlą Perć, do Zawratu, Świnica, Liliowe, Beskid, aż do Kopy Magury wraz ze schroniskiem na Hali Gąsienicowej, altaną nad Zielonym Stawem, koleby na Karbie, górna część otoczenia Kościeliskiej po Tomanową, Pyszną, Bystrą i Ornak, regle: szlaki po Morskie Oko przez Waksmundzką, Gęsią Szyję, Rusinową po Suchą Wodę;
- **Oddział Zakopiański:** doliny, Kasprowy, Goryczkowa, Kopa Kondracka, Giewont wraz z kolebą na Kopie Kondrackiej i wszystkimi szlakami na Giewont, i Czerwone Wierchy, górna partia otoczenia Doliny Chochołowskiej od Tylkowych Kominów przez Ornak, ścieżki w Dolinie Kościeliskiej i otoczenia wraz z altanami Pola i przy Stawie Smereczyńskim;
- **Oddział Poznański:** grupa Tylkowych Kominów z dojściami ze wszystkich stron, Staroroboci ańska, Wołowiec po Rakoń, Lejowa, Chochołowska aż do granicy. Koszty tych prac oddziały miały ponosić z własnych środków.

Źródło: Centralne Archiwum Turystyki Górskiej (CATG), sygn. 11.05.03, Komisja Tatrzańska (1921–1939).

W roku 1922 przystąpiono do intensywnych prac związanych z zagospodarowaniem terenów górskich. W pierwszej kolejności odbudowywano schroniska po zniszczeniach wojennych, w drugiej – przywracano do użytku ścieżki i szlaki górskie. W Tatrach otwarto szlaki na Zawrat, do Czarnego Stawu, na Granat Przedni, Hala Gąsienicowa – Krzyżne do żlebu Pańszczycy (ten ostatni ze środków Oddziału Warszawskiego PTT w wysokości 290 tys. marek) („Wierchy" 1923, s. 273).

Walery Goetel (1889–1972), ekolog i paleontolog, badacz budowy geologicznej Tatr, współtwórca parków narodowych w Tatrach, Pieninach i na Babiej Górze. Twórca nowej gałęzi nauki – sozologii, która łączy w sobie problematykę ochrony przyrody z racjonalnym użytkowaniem jej zasobów. Od 1903 r. był członkiem Towarzystwa Tatrzańskiego. Działał w Sekcji Turystycznej, Komisji do Robót w Tatrach, Komisji Przewodnickiej, a od 1913 r. w Sekcji Ochrony Tatr oraz Klubie Wysokogórskim. Od 1918 r. członek Zarządu Głównego PTT, wiceprzewodniczący oraz prezes (1936–1947). Po połączeniu PTT i PTK w PTTK w latach 1950–1972 pełnił funkcję przewodniczącego Komisji Turystyki Górskiej PTTK.

W 1923 r. Walery Goetel przygotował trzy opracowania dotyczące szlaków turystycznych w polskich górach. Pierwsze z nich nosiło tytuł *Projekt znaczenia dróg i ścieżek Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Tatrach i Beskidach począwszy od 1923 roku.* W. Goetel zinwentaryzował i podał w nim jako najważniejsze do utrzymania istniejące szlaki tatrzańskie. Zaproponował też utrzymanie czerwonego koloru na całej długości Orlej Perci oraz znakowanie innymi kolorami szlaków dojściowych. Drugi, podobny projekt wykonał w celu określenia zasad, koniecznych do prowadzenia i utrzymania szlaków zimowych na terenie Tatr Polskich. Trzecie opracowanie pt. *Ogólny projekt kolejności budowy nowych schronisk i przebudowy starych schronisk PTT w Tatrach i Karpatach począwszy od 1923 roku* miało regulować prace związane z zagospodarowaniem turystycznym gór.

Z kolei Kazimierz Sosnowski („Wierchy", t. II, r. 1924) nakreślił kierunki rozwoju turystyki i zagospodarowania turystycznego w Beskidach Zachodnich. Wspomniał o konieczności takich działań, które spowodowałyby nadanie turystyce, zwłaszcza na terenie Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, polskiego charakteru, w przeciwieństwie do dotychczasowej działalności niemieckich oddziałów Beskidenverein. Podkreślił rolę nie tylko budowy schronisk turystycznych, ale i znaczenie szlaków turystycznych, które tak powinny być sytuowane, by dać turyście możliwość wędrowania i noclegu w schronisku odległym o dzień marszu. Pierwszy raz poruszył też sprawę jednego szlaku głównego, który wiódłby najbardziej atrakcyjnymi terenami górskimi. Idea ta w przyszłości miała zostać zrealizowana pod nazwą Główny Szlak Beskidzki.

Władysław Midowicz (1907–1993), geograf i meteorolog, działacz turystyczny członek PTT, w latach 1925–1926 wyznakował wszystkie szlaki w rejonie Babiej Góry, w tym słynną „Perć Akademicką", a także wyparł z Beskidów Zachodnich znaki niemieckiej organizacji turystycznej Beskidenverein. W 1927 r. został członkiem PTT i jeszcze w tym samym roku objął funkcję bibliotekarza Biblioteki Górskiej Towarzystwa w Krakowie, którą pełnił do roku 1930. W 1928 r. w „Ochronie Przyrody" ukazał się jego artykuł przedstawiający projekt utworzenia Parku Narodowego na Babiej Górze. W latach 1932–1937 prowadził schronisko na Markowych Szczawinach. W latach 1937–1939 pełnił funkcję kierownika Obserwatorium Astronomiczno-Meteorologicznego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na Popie Iwanie w Czarnohorze. W czasie II wojny służył jako meteorolog w brytyjskich bazach lotniczych. W 1958 r. wyjechał do Australii, gdzie pracował jako nauczyciel geografii i znakował pierwsze szlaki turystyczne w górach Findersa. W 1967 r. wrócił do Polski. Pełnił funkcję społecznego opiekuna sieci znakowanych szlaków Tatr Polskich, publikował przewodniki, artykuły krajoznawcze i opowiadania o tematyce górskiej.

Zgodnie z sugestią K. Sosnowskiego Główny Szlak Beskidzki znakowano na całej długości systemem trójpaskowym (paskiem czerwonym ujętym w dwa paski białe). W 1925 r. Oddział Babiogórski postanowił zrealizować wiele prac w rejonie Babiej Góry, gdzie powstało 120 km szlaków[11]. Prace te w większości wykonał Władysław Midowicz.

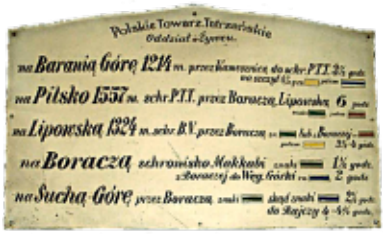
W 1925 r. podczas zebrania Zarządu Oddziału Babiogórskiego w schronisku na Markowych Szczawinach Władysław Midowicz zgłosił przypadki przemalowywania znaków Oddziału Babiogórskiego przez Beskidenverein. W ten sposób rozpoczęła się tzw. wojna na pędzle w Beskidzie Żywieckim.

W połowie lat 20. XX w. upowszechnił się zwyczaj znakowania szlaków w różnych kolorach. Ilustracje 1.7 i 1.8 prezentują typowe dla okresu międzywojennego polskie tablice informujące znakowanych szlaków rejonu Babiej Góry.

[11] W tym: z Huciska do schroniska na Markowych Szczawinach kolorem czerwonym, z Suchej do Zawoi kolorem czerwonym, cztery ścieżki z Zawoi do schroniska: przez Markowe Rówienki kolorem zielonym, przez Czatożę kolorem żółtym, przez Ryzowaną kolorem czerwonym i przez Policzne kolorem niebieskim.

29 grudnia 1926 r. Międzyoddziałowa Komisja Tatrzańska uznała pracę Oddziału Łódzkiego i Poznańskiego w Tatrach za zakończoną. Zalecono im wspieranie oddziałów pracujących w Beskidach, natomiast konserwację szlaków w Tatrach powierzono Zarządowi Głównemu PTT („Wierchy" 1927, s. 181). W 1928 r. wykonano znaczący remont Orlej Perci, kasując szlak trudniejszy, a także wymieniając zniszczone łańcuchy i liny („Wierchy" 1928, s. 190). Szeroki zakres prac został wykonany przez Oddział Babiogórski, który wyznakował od nowa i zmodernizował 185 km szlaków.

W drugiej połowie lat 20. rozpoczął się okres intensywnych prac zmierzających do nowoczesnego zagospodarowania Beskidów Wschodnich. W pierwszej kolejności spowodowało to rozwój bazy noclegowej, w późniejszej zaś – rozwój sieci szlaków turystycznych.



Ryc. 1.7. Drogowskaz znakowanych szlaków oddziału PTT w Żywcu z 1932 r.

W tym też czasie komisje międzyoddziałowe PTT stały się głównym polem uzgodnień i planowania prac znakarskich. Spotykały się kilka razy w roku, ich działania przyczyniły się w znacznym mierze do podwyższenia poziomu zagospodarowania turystycznego. W czerwcu 1928 r. w artykule w „Przeglądzie Turystycznym" (organie PTT) Feliks Rapf po raz pierwszy przedstawił propozycję instrukcji znakowania jako opracowania, które powszechnie dostępne stanowiłoby wzór dla realizujących prace znakarskie. Ukazane w niej zasady stały się podstawą do dalszych w tej materii poczynań i standaryzacji. Uznano m.in., że jako zasadę przyjmuje się sposób znakowania szlaku poprzez umieszczenie kolorowego paska między dwoma białymi, przy czym kolor czerwony zastrzega się dla Głównego Szlaku Beskidzkiego, a paletę barw pasków ograniczono do kolorów: czerwonego, niebieskiego, żółtego, zielonego i czarnego.

Ryc. 1.8. Drogowskaz znakowanych szlaków oddziału PTT w Żywcu z ok. 1939 r.

W artykule tym F. Rapf przedstawił również szereg innych zasad, którymi należy kierować się znakując ścieżki turystyczne, także dotyczących rodzaju farb oraz metod ich aplikacji. Co ciekawe, sporo miejsca poświęcił autor zasadom znakowania szlaków narciarskich („Przegląd Turystyczny..." 1928, s. 1).

W 1929 r. na spotkaniu Komisji Zachodniobeskidzkiej w Cieszynie prof. Sosnowski wyraził opinię, że istniejąca sieć szlaków turystycznych jest już w Beskidach Zachodnich wystarczająca i nie wymaga dalszej rozbudowy. Zdanie to podzieliła reszta członków Komisji. Podjęto więc uchwałę apelującą o zaniechanie tworzenia nowych szlaków na rzecz prac mających na celu ich utrzymanie i konserwację. W grudniu 1930 r. na kolejnym posiedzeniu Komisji

Ryc. 1.9. Skrzyżowanie szlaków w Beskidzie Sądeckim, arch. Oddziału PTTK w Nowym Sączu

Zachodniobeskidzkiej w Krakowie zatwierdzono ostateczny tekst instrukcji znakowania. Do końca 1932 r. wszystkie oddziały PTT miały ujednolicić swoje systemy znakowania zgodnie z przyjętą instrukcją. Zgodzono się, że koloru czerwonego będzie się używać wyłącznie dla Głównego Szlaku Beskidzkiego, wyjątkowo dla szlaków bocznych. Ustalono, że należy unikać równoległego prowadzenia dwóch szlaków na odcinku dłuższym niż 3 km, natomiast oddziały znakujące zobowiązano do informowania o prowadzonych pracach znakarskich Zarządu Głównego i sąsiadujących oddziałów.

W 1931 r. Ministerstwo Robót Publicznych, które nadzorowało sprawy związane z turystyką, powierzyło PTT nadzór nad całą gospodarką turystyczną w Karpatach Polskich[12]. Wszystkie inne organizacje turystyczne (w tym m.in. niemiecki Beskidenverein) musiały uzgadniać wszelkie swoje działania właśnie z PTT[13]. Towarzystwu zlecono opracowanie programu inwestycji w górach, w tym także prac znakarskich, łącznie z przygotowaniem kosztorysu i określeniem ewentualnego przebiegu szlaków na mapach.

W czasie obrad Walnego Zjazdu PTT, który odbył się 6 maja 1933 r. w Zakopanem ustalono, że należy dokonać analizy istniejącej sieci szlaków w Tatrach i na Podtatrzu, kasując wyznaczone do likwidacji przez Komisję Tatrzańską oraz odnawiając pozostałe. Za wystarczającą uznano sieć szlaków turystycznych w Beskidach Zachodnich. Jako najważniejsze zadanie na terenie Beskidów Wschodnich wskazano zakończenie budowy Głównego Szlaku Beskidzkiego, a następnie szlaków łącznikowych i uzupełnienie sieci bocznych[14]. W związku z tym plan prac znakarskich w Tatrach na 1933 r. zawierał wyłącznie renowację istniejących ścieżek wraz z ustawieniem nowych drogowskazów. Jednocześnie w ramach prac umieszczono mapy w tak licznie odwiedzanych miejscach, jak biuro PTT w Zakopanem, Dolina Pięciu Stawów Polskich, restauracja Dworca Tatrzańskiego, Roztoka oraz Morskie Oko i Hala Gąsienicowa. Całość prac wyceniono na niebagatelną jak na ówczesne czasy kwotę 2479 zł[15].

[12] CATG, sygn. 11.1. Szlaki turystyczne (1923–1950).

[13] Sprawozdanie Zarządu Głównego Oddziałów, Kół i Sekcji Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie z działalności Towarzystwa za czas od 1 marca 1930 do 31 marca 1931 r., Kraków 1931, s. XIII.

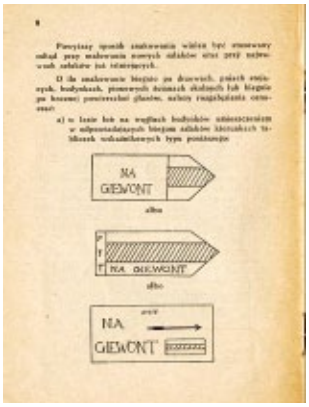
[14] Sprawozdanie Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie z działalności za czas od 3 IV 1933 r. do 31 III 1934 r., s. 9.

[15] CATG, sygn. 11.05.03, Komisja Tatrzańska (1921–1939).

8 czerwca 1934 r. w Jaremczu odbył się kolejny Zjazd Turystyczno-Uzdrowiskowy, na którym Witold Mileski w imieniu Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego zaproponował standaryzację znakowania szlaków turystycznych prowadzonych w górach i zaproponował podział szlaków na: główne, łącznikowe, dojściowe i poboczne. Zaproponował wersję „Instrukcji znakowania szlaków turystycznych w Karpatach", która zawierała szczegółowe zasady i technologię prowadzenia prac znakarskich. Instrukcja ta została przez zjazd przyjęta jako obowiązująca na terenie Karpat Polskich[16]. 18 stycznia 1935 r. Instrukcję zaakceptowało również Ministerstwo Komunikacji – odpowiedzialne za sprawy turystyki w Polsce, które wydało specjalne wydawnictwo pod tytułem Prowadzenie i znakowanie szlaków turystycznych w Karpatach (ryc. 1.10).

PROWADZENIE I ZNAKOWANIE
SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH
W KARPATACH

WARSZAWA 1935 R.
NAKŁADEM MINISTERSTWA KOMUNIKACJI


NA GIEWONT
albo
NA GIEWONT
albo
NA GIEWONT

Ryc. 1.10 Prowadzenie i znakowanie szlaków turystycznych w Karpatach, instrukcja z 1935 r., arch. COTG PTTK

W 1935 r. sieć znakowanych szlaków górskich na terenie Karpat Wschodnich osiągnęła już 2000 km, z czego Główny Szlak Beskidzki miał około 500 km długości[17]. W 1936 r. PTT zarządzało siecią szlaków turystycznych o ogólnej długości 4279 km[18]. W tym też roku podjęto decyzję o powstaniu kartoteki szlaków z metryką każdego z nich i szeregiem informacji, w tym: jego koloru, długości, przeprowadzonych naprawach, nazwiskach osób prowadzących prace znakarskie. Zwrócono się też do nich o przestrzeganie zasad znakowania. Wobec przedsięwzięć związanych z powstaniem Tatrzańskiego Parku Narodowego ustalono również zakres niezbędnych do realizacji prac znakarskich.

W 1937 r. uznano, że w ramach działań znakarskich główny nacisk należy położyć na konserwację istniejącej sieci szlaków turystycznych. Rozpoczęto również prace nad tworzeniem katalogu szlaków turystycznych[19].

Druga połowa lat 30. XX w. to okres wzrostu gospodarczego Polski po światowym kryzysie, poprawy sytuacji materialnej wielu obywateli i, co się z tym łączy, rozwoju turystyki. Wzrost ruchu turystycznego spowodował rozbudowę infrastruktury na rzecz podróżnych, w tym i szlaków turystycznych. Powstały

[16] CATG, sygn. 11.4.11, Zjazd w Jaremczu, 1934.

[17] CATG, sygn. 11.05.01, Komisja Wschodniobeskidzka (1924–1939).

[18] Sprawozdanie z działalności Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie za okres od 1 IV 1936 do 31 III 1937 r.

[19] Sprawozdanie Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w Krakowie z działalności za czas od 1 IV 1937 do 31 XII 1937 r., s. 23.

koncepcje budowy setek kilometrów nowych tras, odnawiano także już istniejące. Tabela 1.1 prezentuje dynamikę przyrostu znakowanych szlaków turystycznych w polskich górach w latach 1928–1938. Do II wojny światowej Polskie Towarzystwo Tatrzańskie wyznakowało i wprowadziło do swojej sieci 4717,5 km szlaków górskich.

Tabela 1.1. Znakowane szlaki turystyczne w górach w latach 1928–1938

Rok	*Znakowane szlaki turystyczne w górach*			
	odnowione (w km)	*wykonane nowe (w km)*	*razem pod opieką PTT*	*w tym w Tatrach i Podtatrzu*
1928	–	–	579	b. d
1929	260	248	862	b. d.
1930	300	328	1 290*	193,7
1931	240	325	1 615	b. d
1932	1 383	866	2 481	258,6
1933	849	819	3 300	270,6
1934	1 010	160	3 460	292,1
1935	977	545	4 005	309,6
1936	888	274	4 279	312,1
1937	710	122	4 303	312,1
1938	1 372	210**	4 717	316,1

* Różnica w dodawaniu spowodowana jest błędem w sprawozdaniach PTT.
** Poza tym do polskiej sieci szlaków włączono 177 km tras z Zaolzia i Jaworzyny Spiskiej.
Opracowanie własne na podstawie materiałów archiwalnych COTG PTTK.

Mieczysław Orłowicz (1881–1959) – doktor praw (absolwent prawa i historii sztuki na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie), z zamiłowania krajoznawca i popularyzator turystyki. Był współzałożycielem Akademickiego Klubu Turystycznego we Lwowie (1906). Organizował pierwszy Komitet Olimpijski w Polsce. Był autorem ponad stu przewodników turystycznych, w tym Ilustrowanego przewodnika po Mazurach Pruskich i Warmii (Lwów, 1923), który przez długie dziesięciolecia był jedynym opracowaniem krajoznawczym tego regionu. Propagował także turystykę na terenach wschodnich II RP, głównie w Bieszczadach Wschodnich. Zaprojektował przebieg wschodniej części Głównego Szlaku Beskidzkiego. W uznaniu zasług jego imię nadano Głównemu Szlakowi Sudeckiemu.

Pierwsze wzmianki o znakowanych szlakach na nizinach znajdują się w „Ziemi" z 1928 r. W numerze 14 zamieszczono informację o rozpoczęciu znakowania turystycznego w Puszczy Kampinoskiej przez Oddział Warszawski PTK, w którym prężnie działała Komisja Wycieczkowa pod kierunkiem dra Mie-

czysława Orłowicza[20]. W kontakcie z nią pracowała podkomisja techniczna do spraw znakowania szlaków turystycznych. Podkomisja ta wyznakowała farbami kilka szlaków turystycznych na terenie Puszczy Kampinoskiej oraz dwa szlaki krótsze: z Sochaczewa do Żelazowej Woli i z Zielonki do mogiły poległych pod Ossowem.

Ryc. 1.11. Mieczysław Orłowicz (z lewej) z grupą wycieczkową przed Domem Turystycznym w Siankach (1939 r.), za nim widoczny drogowskaz Głównego Szlaku Beskidzkiego, fot. ze zbiorów A. Wielochy

> Nad wyznakowaniem szlaku z Młocin na Wydmę Łuże na wschodnim krańcu Puszczy Kampinoskiej, a stamtąd przez Bielany do Marymontu – pracowali pod kierownictwem Lenartowicza – Sława Szmidówna, B. Guerquin, M. Berżyński. Drugi szlak (niebieski na białym tle) przez puszczę Kampinoską długości około 40 km [...]. Ponadto wytyczono szlak do Ossowa z Zielonki i z Kobyłki oraz z Sochaczewa, ze stacji kol. Sochaczew – do Żelazowej Woli. Poza tem Podkomisja zajęła się osuszaniem grobli na szlaku przez Puszczę Kampinoską. Obok Zamczyska został wybudowany mostek nowy i naprawiono stary, sama zaś grobla została podwyższona przez nasypanie wielkiej ilości piasku. (Skowron 2006, s. 37).

Wtedy też powstał pierwowzór znakowania szlaków turystycznych w sposób zorganizowany pod nadzorem merytorycznym PTK:

> Niezależnie od powyższego Oddział Warszawski PTK (w porozumieniu z Radą Główną) zajął się rozwieszaniem tablic orientacyjnych na dworcach kolejowych. Na terenie województwa warszawskiego tablice będą umieszczone na następujących dworcach i przystankach: w Warszawie (10 tablic), Płocku, Ciechocinku, Aleksandrowie, Chodczu, Zegrzu, Łowiczu, Sochaczewie, Błoniu, Szymanowie, Żyrardowie,

[20] O aktywnej działalności tej komisji świadczy fakt, że w roku 1926 odbyły się 52 wycieczki przy udziale 961 uczestników; w roku 1927 odbyło się 55 wycieczek przy udziale 1310 uczestników; w roku 1928 odbyło się 49 wycieczek przy udziale 865 uczestników.

Milanówku, Grodzisku, Karczewie, Otwocku, Falenicy, Świdrze, Józefowie, Konstancinie, Skolimowie, Piasecznie, Górze Kalwarii, Jabłonnie i Włocławku (Skowron 2006, s. 102).

Znakowane szlaki turystyczne na terenie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej pojawiły się dopiero w 1930 r. Wytyczyli je członkowie Oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Krakowie. Pierwszym szlakiem, który miał charakter dydaktyczny i był adresowany do młodzieży szkolnej był szlak zaprojektowany przez prof. Stanisława Leszczyckiego, który tak o nim napisał:

> [...] wytyczono szlak okrężny wśród pól, łąk, lasów przez dzikie wąwozy wapienne na przestrzeni 100 km i zaznaczone są znakami biało-czerwono-białymi. Szlak dostępny był od czterech stacji kolejowych: Krzeszowic, Rudawy, Zabierzowa i Krakowa – prócz tego z Ojcowa i Bielan (komunikacja autobusowa) (Twaróg 2006, s. 144).

Druga połowa lat 30. to dalszy rozwój turystyki pieszej, ale i powstanie nowych, kształtujących się dopiero form uprawiania turystyki w Polsce, takich jak wycieczki kajakowe, wycieczki cyklistów czy wycieczki samochodowe. PTK prowadziło poradnie krajoznawcze udzielające turystom fachowej pomocy, znakowało szlaki, uruchamiało i prowadziło schroniska, szkoliło przewodników wycieczek i oczywiście organizowało wycieczki.

O rozległości prac znakarskich w tym okresie może świadczyć zapis w sprawozdaniu z 1935 r.:

> Szlaki turystyczne wyznaczyły bądź opiekowały się nimi oddziały: w Baranowiczach – szlak Mickiewiczowski, Rejtanowski i Poleski, w Brasławiu – szlak wycieczek pieszych, wodnych i samochodowych, w Brześciu nad Bugiem – tor dla cyklistów od Kamieńca Litewskiego do Białowieży, w Kostopolu – szlak od drogi Równe – Korzec do Ujścia, Równe – Kostopol – Janowa Dolina oraz od drogi Równe – Klewań przez Deraźne do Janowej Doliny; w Krakowie 100 km szlak dookoła Krakowa, w Pionkach – szlak po Puszczy Kozienickiej, w Starachowicach – szlak Starachowice – Iłża (26 km), Starachowice – Lubliniec – Tatry Brodzkie (17 km) oraz szlak Starachowice – Chybice i Słupia Nowa (24 km), w Suwałkach – siedem szlaków, prowadzących od Suwałk do okolicznych jezior, w Tucholi: szlak Tuchola – Piekło n. Brdą (6 km) i w Warszawie – szlaki po Puszczy Kampinoskiej oraz Pojezierzu Brodnickim. Niezależnie od szlaków wymienione oddziały opiekują się mapami orientacyjnymi, wywieszanymi na dworcach kolejowych (Skowron 2006, s. 104).

Z kolei na obszarze ówczesnego województwa pomorskiego w latach 30. XX w. wytyczono cztery znakowane szlaki turystyczne: przez Lasy Otłoczyńskie do kaplicy Napoleońskiej (dł. 7 km, Oddział Toruński PTK), z Tucholi przez leśnictwo „Świt" do Uroczyska „Piekło" (dł. 7 km, Oddział PTK w Tucholi), na Pojezierzu Brodnickim (dł. 37 km, Oddział Warszawski PTK) oraz wzdłuż brzegu jezior byszewskich (dł. ok. 10 km, Oddział PTK w Bydgoszczy) (Umiński 2006, s. 236).

Na międzywojennej mapie Polski (ryc. 1.12) zaznaczono województwa, w których do 1939 r. pojawiły się znakowane szlaki turystyczne (piesze i górskie). Wyraźnie widoczny jest podział kraju na dwie strefy, odpowiadające obszarom działalności PTT i PTK.

Pierwsze szlaki narciarskie z prawdziwego zdarzenia pojawiły się w polskiej części Karpat w 1934 r., gdy Sekcja Narciarska Oddziału Zakopiańskiego PTT (w myśl uchwał Komisji Porozumiewawczej PTT i PZN (Polskiego Związku Narciarskiego) wytrasowała i oznaczyła specjalnymi znakami, ustalonymi przez wydaną w tym czasie instrukcję znakowania szlaków PTT. Większość szlaków narciarskich w tym okresie powstawała z inicjatywy i dzięki Józefowi Oppenheimowi (Midowicz 1986).

Ryc. 1.12. Szlaki turystyczne w Polsce międzywojennej. wg podziału administracyjnego w 1939 r. (kolorem zielonym zaznaczono województwa, w których występowały znakowane szlaki)

Józef Oppenheim (1887–1946) – narciarz, taternik, ratownik górski, wieloletni kierownik TOPR. Przed I wojną światową był w zarządzie Sekcji Narciarskiej PTT. W latach międzywojennych był sędzią narciarskim i jednym z najaktywniejszych działaczy narciarskich w Zakopanem. Również wtedy projektował nowe tatrzańskie szlaki narciarskie i osobiście je znakował. Z ramienia TOPR był też przez cały ten okres członkiem kolejnych komisji do spraw przewodnictwa tatrzańskiego. Józef Oppenheim wniósł do narciarstwa wysokogórskiego legendarną ideę „wyrypy", czyli przejścia na nartach szeregu szczytów i przełęczy w trakcie jednej wyprawy. Wśród takich wyryp należy wymienić wyprawę Oppenheima i Władysława Pawlicy z 18 kwietnia 1911 r., kiedy z czterema innymi przeszli na nartach grań Ornaku, Bystrą, Szeroki Upłaz, Kamienistą, Hlinę i zeszli do Podbańskiej na Słowacji.

Żywszy rozwój wszelkich form narciarstwa nastąpił dopiero w okresie międzywojennym. Uprawianie tej formy aktywności rozprzestrzeniło się na wszystkie polskie góry – od Beskidu Śląskiego, przez Tatry, po Czarnohorę. Choć w 1936 r. liczbę narciarzy w Polsce szacowano najwyżej na kilkanaście tysięcy („Wierchy" 1936), oznaczało to, iż przekroczony został próg masowości. Narciarstwo stało się modne. Zbliżała się nowa, trwająca do dziś epoka, w której turysty-

ka narciarska zdominowana została przez narciarstwo zjazdowe, korzystające w jak najszerszym zakresie z kolei linowych i wyciągów oraz uprzednio przygotowanych tras zjazdowych.

Koszty związane z uprawianiem narciarstwa w okresie międzywojennym były bardzo wysokie, stąd nigdzie w tamtym okresie nie nabrało ono charakteru masowego i uprawiane było głównie przez zamożniejsze warstwy społeczeństwa. Od 1920 r. roku notuje się ożywienie turystyki narciarskiej, wtedy też powstały pierwsze poważniejsze inwestycje i odbywały się zawody narciarskie.

Istotnym momentem w rozwoju turystyki tatrzańskiej było zawarcie w 1925 r. konwencji turystycznej między Polską a Czechosłowacją. Uprawniała ona członków Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego i Polskiego Związku Narciarskiego oraz odpowiednich organizacji czechosłowackich do przekraczania granicy każdym szlakiem turystycznym na obszarze tzw. pasów turystycznych, z których jeden stanowiły Tatry. Konwencja ta została zawieszona w 1938 r.[21]

Ryc. 1.13. Fragment mapy turystycznej Glatzer Gebirgsverein z 1935 r. z rombowymi znakami szlaków. Brandbaude to schronisko PTTK „Jagodna" a Habelshwerdt to Bystrzyca Kłodzka

W okresie międzywojennym rozwój sieci znakowanych szlaków turystycznych miał miejsce nie tylko na terenie ówczesnych ziem II Rzeczypospolitej, ale również i w sąsiednich krajach, np. w Niemczech (na terenach, które później znalazły się w granicach Polski). Na Dolnym Śląsku znakowaniem szlaków zajmowało się kilka towarzystw górskich działających w poszczególnych pasmach Sudetów. Były to m.in.: w Karkonoszach, Górach Izerskich, Kaczawskich i Rudawach Janowickich – Riesengebirgsverein, w Górach Wałbrzyskich i Kamiennych – Waldenburger Gebirgsverband (Wałbrzyski Związek Górski), na Ziemi Kłodzkiej – Glatzen Gebirgsverein lub Gebirgsverein der Grafschaft Glatz, w Górach Sowich – Verband der Gebirgsvereine an der Eule (Związek Towarzystw Gór Sowich). Z tego też powodu w Sudetach sposób znakowania szlaków był różny, ale stopniowo znakowanie ujednolicano wprowadzając w kolejnych pasmach system rombowy (ryc. 1.13). W Karpatach natomiast, gdzie znakowaniem zajmowało się Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, stosunkowo szybko powstał w miarę ujednolicony system znakowania.

[21] Za http://histmag.org/Z-historii-polskiego-narciarstwa-kolei-linowych-i-nie-tylko-2564 (10.2014).

Efektem zróżnicowanych warunków, w jakich rozwijała się turystyka w poszczególnych częściach Sudetów, były też odmienne formy turystyki i modele zagospodarowania każdego z pasm. Generalnie w Sudetach dominowały trzy typy turystyki: uzdrowiskowa, letniskowa i wycieczkowa krótkookresowa (Potocki 2004). Niemiecki styl wędrówek górskich sprowadzał się głównie do penetracji krótkich tras wyznaczonych na bazie sieci schronisk i gospód (ryc. 1.13). Zupełnie inaczej wyglądało projektowanie i budowa szlaków w Karpatach (głównie w Tatrach). PTT wyznaczało tam przede wszystkim trasy umożliwiające uprawianie turystyki kwalifikowanej.

Gęstość szlaków w Sudetach była dość zróżnicowana i przez długi czas tylko częściowo zintegrowana, ponieważ każde towarzystwo znakowało na własną rękę, nie zawsze współpracując z towarzystwami działającymi w sąsiednich pasmach. Dlatego np. dopiero w drugiej połowie lat 30. powstały szlaki łączące sieć zbudowaną przez Towarzystwo Karkonoskie i Wałbrzyski Związek Górski (Potocki 2004).

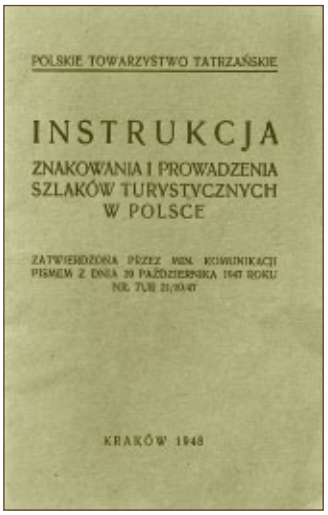
Ryc. 1.13. Satyryczna pocztówka ukazująca zagospodarowanie turystyczne Szczelińca Wielkiego w przyszłości, arch. K. Mazurskiego

Najszybciej sieć szlaków powstawała w Karkonoszach, gdzie w 1905 r. było łącznie ponad 100 km tras turystycznych (Dudziak, Potocki 1995). Do wybuchu I wojny światowej w całych Sudetach wytyczono już 1600 km szlaków, a do końca lat 30. XX w. – około 3200 km (Potocki 1997). Najwięcej z nich powstało w Karkonoszach (360 km), Górach Sowich (354 km), Górach Wałbrzyskich i Suchych (303 km), na Pogórzu Izerskim (296 km), w Górach Orlickich i Bystrzyckich (258 km), w Rudawach Janowickich (257 km) i Masywie Śnieżnika (240 km). Najwięcej szlaków (ogółem 1638 km) należało do Towarzystwa Karkonoskiego, które swym działaniem obejmowało największy obszar. Znaczącymi sieciami szlaków zarządzały także Kłodzkie Towarzystwo Górskie (917 km) i Związek Towarzystw Górskich na Sowie (577 km).

1.3. Szlaki w warunkach gospodarki centralnie sterowanej w latach 1945–1989

Wielokierunkową działalność Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego oraz Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego przerwał wybuch II wojny światowej.

Podczas działań wojennych zostały zniszczone efekty pracy obu towarzystw, zarówno pracy krajoznawczej, jak i zasoby materialne, m.in. schroniska, szlaki turystyczne, muzea regionalne, biblioteki. Pierwsze lata po wojnie poświęcono na odbudowę utraconego dorobku.


POLSKIE TOWARZYSTWO TATRZAŃSKIE

INSTRUKCJA

ZNAKOWANIA I PROWADZENIA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH W POLSCE

ZATWIERDZONA PRZEZ MIN. KOMUNIKACJI PISMEM Z DNIA 29 PAŹDZIERNIKA 1947 ROKU NR. TUR 21/10/47

KRAKÓW 1948

Wiele znakowanych szlaków pieszych zostało zdewastowanych, a duża część z nich w nowej rzeczywistości politycznej znalazła się poza krajem. W wyniku zmiany granic Polska utraciła wspaniałe regiony górskie w Karpatach Wschodnich, zyskała zaś partie górskie w Sudetach (częściowo po wojnie niedostępne dla ruchu turystycznego).

Tuż po wojnie w 1945 r. oszacowano, że w nowych granicach Polski znajdowało się prawie 6500 km szlaków i dróg turystycznych. Wartość ta obejmuje obszary należące do Polski jeszcze przed II wojną, ale także gęstą sieć szlaków sudeckich.

W 1946 r. odbył się w Krakowie IV Kongres Turystyczny, na którym określono główne kierunki rozwoju turystyki, w tym konieczność odbudowy schronisk turystycznych i sieci szlaków[22]. Z kolei na zjeździe PTT w 1947 r. poruszono sprawy turystyki górskiej w Karpatach i Sudetach. Uznano, że system znakowania przyjęty przed II wojną światową przez PTT w pełni się sprawdził, wobec tego system niemiecki, funkcjonujący na terenie Sudetów, musi ulec zmianom. Za najpilniejszą potrzebę uznano realizację prac w Tatrach oraz Beskidach – w tym uruchomienie Głównego Szlaku Beskidzkiego[23].

Widząc niebezpieczeństwo rozpoczęcia ruchu turystycznego na nieprzygotowanych szlakach tatrzańskich, Zarząd Główny PTT zwrócił się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o dotację do prac znakarskich w Tatrach[24]. Dzięki temu już w 1946 r. oddział zakopiański wykonał szereg prac znakarskich w Tatrach. Pozyskane środki przeznaczono też na zabezpieczenie i uruchamianie schronisk. Zwiększenie dotacji w 1949 r. umożliwiło zdecydowanie szerszy zakres prac. Wyznakowano wtedy w Tatrach 24,2 km szlaków, a 16,9 km wyremontowano. Oprócz tego wymieniono najbardziej zniszczone klamry i łańcuchy na różnych ścieżkach tatrzańskich o łącznej długości 7,8 km. Zbudowano też 2,5 km nowych ścieżek, w tym ścieżkę z Czarnego Stawu na Rysy

[22] CATG, sygn. 11.4. Konferencje, zjazdy, 11.4.14. IV Kongres Turystyczny, Kraków 1946.

[23] CATG, sygn. 11.4. Konferencje, zjazdy, 11.4.16. Zjazd w sprawach turystyki górskiej. Zakopane 1947.

[24] CATG, sygn. 11.01. Szlaki turystyczne (1923–1950).

o długości 1131 m[25]. W tym czasie w Beskidach wyznakowano 503 km szlaków i skorygowano przebieg na długości 123 km. W Sudetach oznaczono tyczkami grań Karkonoszy[26]. W planach było ustawienie tablic orientacyjnych.

Po drugiej wojnie światowej szlaki narciarskie przechodziły różne koleje. Zmieniano typy znaków na białe, prostokątne, przekreślone kolorem po przekątnych. Potem wprowadzono międzynarodowy sposób znakowania, a więc znaki na pomarańczowym tle. Pod koniec lat 50. szlaki narciarskie (podejścia i zjazdy na dłuższych przestrzeniach) zaczęły stopniowo ustępować trasom sportowym (zjazdowym). Utworzenie Tatrzańskiego Parku Narodowego spowodowało zamknięcie wielu szlaków narciarskich.

Polskie Towarzystwo Tatrzańskie w 1950 r. posiadało 2320 km szlaków turystycznych[27]. W roku 1951 planowano rozpocząć prace znakarskie w Sudetach, w tym znakowanie szlaku głównego w Karkonoszach i sieci szlaków dojściowych, wykonania uzupełnień w rejonie Beskidu Wyspowego i w Gorcach oraz na Podkarpaciu. W celu urzeczywistnienia tych prac postanowiono przeszkolić około 45–50 znakarzy z położeniem nacisku na tereny sudeckie[28].

Na nizinach szlaki turystyczne znakowano wszędzie tam, gdzie uruchomiono oddziały PTK, również na zupełnie nowych dla Towarzystwa terenach, tzw. Ziemiach Odzyskanych. Przykładowo: do 1947 r. Oddział Warszawski PTK wytyczył szlaki w Puszczy Kampinoskiej, Oddział Suwalski – szlak Suwałki – Wigry, Oddział Szczeciński – Szlaki w Puszczy Bukowej, Oddział Kielecki – 11 szlaków o długości 82 km (wystawił również 14 tablic turystycznych), Oddział Myślenicki – szlak Myślenice – Zamczysko – Góra Łysina.

Zgodnie z dokumentami programowymi PTK aktywność oddziałów w zakresie organizacji wycieczek pieszych rosła z roku na rok[29]. Wycieczkom końca lat 40. przyświecało hasło: „W Polsce Ludowej turystyka dla świata pracy". Nie można jednak uogólniać ocen turystyki w tym czasie. Obok organizowanych na zlecenie zakładów pracy, ideologicznych masowych wycieczek niedzielnych, istniały też wyjazdy w „starym" stylu, podczas których pokazywano zabytki,

[25] Centralna Biblioteka Górska PTTK, Sprawozdanie PTT za rok 1949, sygn. 1787, s. 7 i 8.

[26] Centralna Biblioteka Górska PTTK, Sprawozdanie PTT za rok 1949 i 1950, sygn. 1787, s. 8.

[27] Tamże, s. 26 i 27.

[28] Tamże oraz Plan pracy PTT na rok 1951, s. 4 i 5.

[29] W 1946 r. 28 oddziałów PTK zorganizowało 192 wycieczki krajoznawcze z udziałem 9500 osób oraz przyjęło 38 wycieczek, w których udział wzięło 2270 osób. W 1947 r. 33 oddziały zorganizowały 403 wycieczki własne (17 000 osób), a 22 oddziały przyjęły 244 wycieczki (13 000). W 1948 r. 38 oddziałów (z 72 wówczas istniejących) zorganizowało 342 wycieczki (14 651 osób), przyjęto i oprowadzono 663 wycieczki, (49 233 osoby). W 1949 r. 30 oddziałów zorganizowało 296 wycieczek (15 993 osoby), przyjęto i obsłużono 1617 wycieczek (171 707 osób). W 1950 r. (do 11 listopada) oddziały PTK zorganizowały bądź obsłużyły 3630 wycieczek z 358 953 uczestnikami (Skowron 2006, s. 103).

również sakralne, pozostawiano uczestnikom wolny czas na zagospodarowanie go zgodnie z własnymi potrzebami emocjonalnymi.

Przykładowy program prac oddziału PTK

W akcji wycieczkowej należy wyróżnić organizowanie wycieczek własnych oraz oprowadzanie wycieczek, zorganizowanych przez inne organizacje.

1. Wycieczki własne PTK będą organizowane dla zapoznania członków i sympatyków z uratowanymi zabytkami historycznymi (np. kościoły, pałace), obiektami gospodarczymi (np. wodociągi, budowa mostu), kulturalnymi (wystawy, biblioteki itp.) i zabytkami przyrody.
2. Oddział winien być przygotowany do obsłużenia wycieczek organizowanych przez inne instytucje warszawskie, w szczególności robotnicze i młodzieżowe, oraz wycieczek przyjeżdżających do Warszawy.
3. Oddział PTK winien nawiązać łączność z instytucjami i organizacjami robotniczymi, młodzieżowymi dla umożliwienia sobie działalności krajoznawczej na tym odcinku.

Wytyczne do prac PTK w zakresie programowym i organizacyjnym (z czerwca 1946 r.)

W zakresie akcji turystyczno-wycieczkowej:

1. Zorganizować w oddziałach turystykę pieszą, wodną, kolarską, samochodową itp.
2. Organizować wycieczki w rejonie własnym i po Polsce, w szczególności na Ziemie Odzyskane.
3. Pomagać w organizowaniu wycieczek przez inne stowarzyszenia i związki.
4. Organizować biura obsługi turystycznej (przewodnicy, informacje, ułatwienia noclegowe, w wyżywieniu i inne).
5. Ułatwiać turystykę indywidualną, w szczególności członkom PTK (schroniska, zniżki kolejowe, informacje).
6. Szkolić przewodników.
7. Gromadzić wydawnictwa map.
8. Znakować szlaki turystyczne.
9. Prowadzić akcję map dworcowych.
10. Czynić starania o przejęcie schronisk poniemieckich i organizowanie nowych schronisk.
11. Zwrócenie uwagi na schroniska szkolne.

Źródło: Skowron 2006, s. 101–102).

Sytuacja polskiej turystyki zmieniła się drastycznie w 1950 r. Ze względów politycznych, pod wpływem władz państwowych, 16 grudnia doszło do samorozwiązania Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego i Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Następnego dnia powołano Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. PTTK, jako spadkobierca PTT i PTK, kontynuuje działalność poprzedników, m.in. w zakresie zagospodarowania turystycznego kraju poprzez wytyczanie, odnawianie i znakowanie szlaków turystycznych.

Jak już wspomniano, system pieszych szlaków turystycznych na terenie Polski do tej pory kształtował się głównie w górach, a w mniejszym stopniu na nizinach. W związku z rozwojem masowej turystyki w Polsce PTTK od 1952 r.

zaczęło jednak podejmować działania związane projektowaniem i wytyczaniem nowych szlaków turystycznych na innych obszarach. Z kolei w Sudetach dostosowano system znaków do tego, który obowiązywał w PTTK. W całym kraju wprowadzono jednolity, pięciokolorowy system znakowania, zgodny ze zmodyfikowaną instrukcją znakowania szlaków obowiązującą od 1935 r.

Ciekawostką jest fakt, że w 1958 r. próbowano upowszechnić szlaki nieoznakowane, wprowadzając tzw. zeszyty marszrut, które opisywały ciekawe trasy krajoznawcze, podpowiadając turystom kierunki wędrówki bez znakowania ich w terenie. Niestety, PTTK miało problem (natury formalnej) z promocją tej inicjatywy oraz drukowaniem marszrut i przygotowaniem profesjonalnych map, stąd pomysł nie miał szans na zyskanie większej popularności.

W kolejnych latach podejmowane więc były sprawdzone działania związane ze znakowaniem szlaków. Długość zbudowanych nowych i odnowionych starych szlaków turystycznych w górach prezentuje tab. 1.2. Imponująca jest szczególnie liczba niemal 1,5 tys. zamontowanych tablic informacyjnych i drogowskazów.

Tabela 1.2. Znakowane szlaki piesze górskie w latach 1957–1959

Rok	*Szlaki nowe(w km)*	*Szlaki odnowione(w km)*	*Tablice i drogowskazy (w szt.)*
1957	156	1 316,0	450
1958	12	1 664,5	504
1959	54	2 059,0	519
Razem	222	5 039,5	1 473

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdania PTTK za lata 1957–1959.

Sprawozdanie ZG PTTK z 1960 r. przynosi informacje m.in. o powołaniu społecznych opiekunów szlaków, otwarciu odcinków granicznych szlaków, które były zamknięte przez Wojska Ochrony Pogranicza, a także o budowie małych schronisk turystycznych dla wędrujących turystów (Sprawozdanie ZG PTTK. IV Walny... 1960, s. 17–25). Lata 60. XX w. to okres dalszego dynamicznego rozwoju turystyki pieszej nizinnej i górskiej. Z uwagi na skromne wymogi sprzętowe i niewielkie koszty największą liczbę zwolenników zyskuje turystyka piesza nizinna. „W wycieczkach i imprezach w roku 1967 brało udział przeszło 130 tys. młodzieży szkolnej, a w roku 1971 już 658 tys. młodych turystów" (Sprawozdanie ZG PTTK za lata... 1972, s. 50–61).

Pełne dane statystyczne na temat znakowanych szlaków turystycznych w powojennej Polsce zgromadzono dopiero w 1977 r. (po reformie administracyjnej kraju z 1975 r.). Ich zebranie było możliwe dzięki nowo powstałym 49

Ryc. 1.14. Znakowanie szlaków w Beskidach w 1960 r., fot. z arch. COTG PTTK

Zarządom Wojewódzkim PTTK. Według sprawozdań TK-O[30] w 1977 r. na terenie Polski było 20 485 km znakowanych szlaków turystycznych, z tego 15 821 km (75%) stanowiły szlaki nizinne, a 4664 km (25%) piesze szlaki górskie (ryc. 1.15). Najdłuższą sieć szlaków na obszarach górskich posiadało województwo nowosądeckie (1533 km), natomiast szlaków nizinnych – województwo pilskie (1159 km). Do regionów charakteryzujących się dobrze rozwiniętą siecią szlaków pieszych w latach 1977–1989 należały województwa: katowickie (1005 km), krakowskie (969 km), bielskie (963 km) oraz jeleniogórskie (650 km), rys. 1.16. Długość szlaków turystycznych była znaczna również w województwach nadmorskich: szczecińskim (850 km), gdańskim (716 km) i koszalińskim (550 km). Najsłabiej rozwiniętą sieć szlaków posiadały województwa ciechanowskie i konińskie.

W 1977 r. najdłuższa sieć szlaków turystycznych występowała na obszarach o dużych walorach środowiska przyrodniczego.

Szlaki piesze (górskie i nizinne) rozwijały się z podobną dynamiką do roku 1980. Natomiast po roku 1980 obserwuje się wzrost liczby i długości szlaków nizinnych, co wynika m.in. ze wzrostu ogólnej aktywności turystycznej społeczeństwa, a tym samym zapotrzebowania na infrastrukturę turystyczną, w tym szlaki. Znakowaniem szlaków nizinnych zajęły się ówczesne zarządy wojewódzkie PTTK. Na obszarach górskich proces powstawania nowych szlaków turystycznych został wyraźnie spowolniony. Wynikało to z faktu, że już pod koniec lat 70. istniejącą sieć uznano za wystarczającą (Uchwała KTG ZG PTTK z 1977 r.).

1.4. Znakowane szlaki turystyczne po 1989 roku

W roku 1989 rozpoczynają się w Polsce przemiany, które doprowadziły do obalenia systemu komunistycznego i zainicjowały proces transformacji społeczno-gospodarczej . Na początku tego okresu Zarząd Główny PTTK gwarantował jeszcze oddziałom PTTK środki na znakowanie szlaków turystycznych (z celowej dotacji Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki) i prowadził kartotekę szlaków turystycznych, która obejmowała wszystkie szlaki funkcjo-

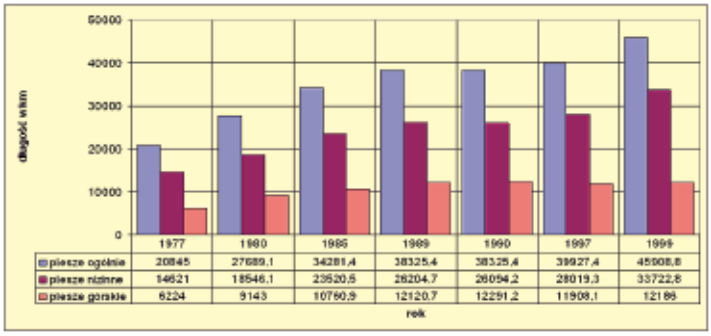
[30] Sprawozdanie TK-O sporządzane na potrzeby GUS przez oddziały PTTK na dzień 31 grudnia każdego roku.

nujące na terenie kraju będące pod opieką towarzystwa. W tym czasie Komisja Turystyki Górskiej prowadziła zaawansowane prace nad kartoteką sudeckich szlaków górskich, miała kompletną kartotekę szlaków karpackich, a Komisja Turystyki Pieszej podjęła prace nad stworzeniem skomputeryzowanej informacji o szlakach nizinnych.

W kadencji władz PTTK (1989–1993) wytyczono przez Polskę odcinki szlaków międzynarodowych Europejskiego Związku Wędrownictwa (EWV), z których przez Polskę północną przebiega szlak E-9, przez Karpaty – E-8, a przez Sudety i Karpaty E-3 (w latach 1983-1990 dawny Międzynarodowy Górski Szlak Przyjaźni Eisenach – Budapeszt). Otwarcia polskich odcinków szlaków E-8 i E-9 dokonano w maju 1992 r. w Świnoujściu (Sprawozdanie ZG PTTK. Kadencja... 1993, s. 26–29).

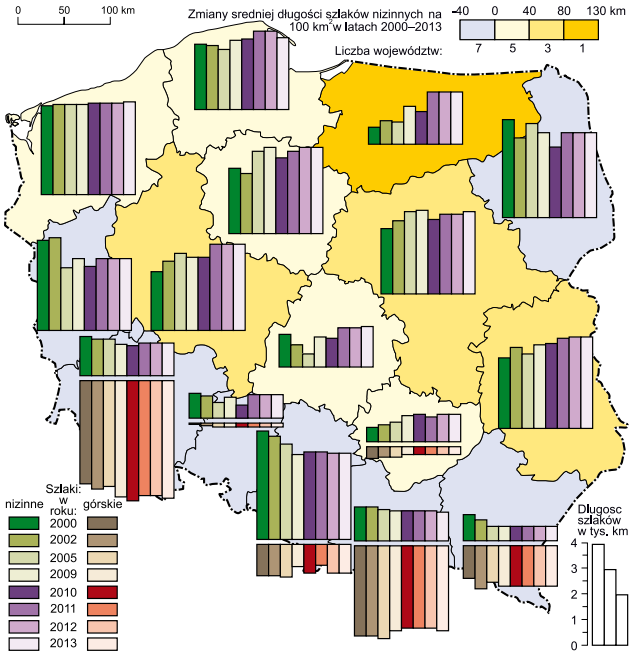
Później, w okresie rozwijającej się gospodarki wolnorynkowej, zaczęły powstawać podmioty, które rozpoczęły wytyczanie i znakowanie szlaków w innym systemie niż PTTK. Nowe szlaki tworzą zarówno jednostki samorządowe, jak i stowarzyszenia, fundacje społeczne, a nawet podmioty gospodarcze.

Największą dynamikę tego typu działań można obserwować po roku 2004 (wejście Polski do Unii Europejskiej), kiedy pojawiły się środki zewnętrzne możliwe do wykorzystania na tworzenie nowych szlaków turystycznych lub modernizację istniejących. Ten żywiołowy proces, poprzez dowolność w znakowaniu i brak centralnej ewidencji prowadzonych działań doprowadza nie tylko do burzenia ładu przestrzennego, ale także do chaosu informacyjnego, które niekorzystnie wpływają na ruch turystyczny. W takiej sytuacji potrzebą chwili wydaje się być wprowadzenie unormowań prawnych (np. ustawy o szlakach turystycznych), które zapobiegałyby tym niewłaściwym działaniom oraz zapewniałyby prawidłową ochronę i bezpieczeństwo wędrujących szlakami turystów.

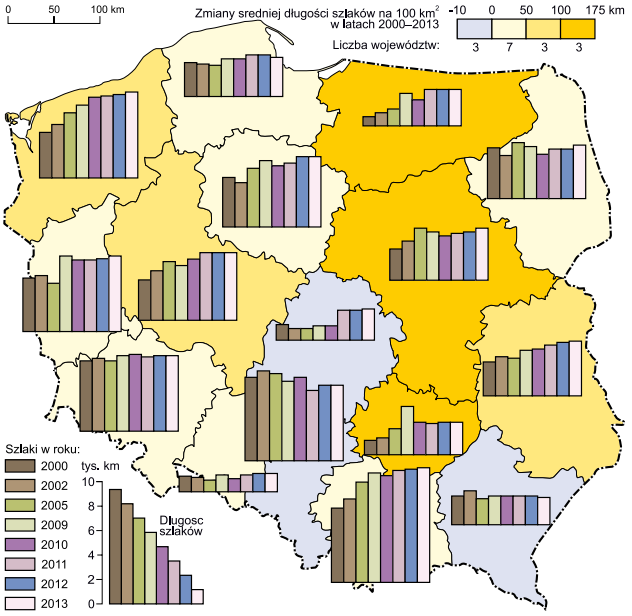


Ryc. 1.15. Długość znakowanych pieszych szlaków turystycznych w Polsce administrowanych przez PTTK w latach 1977–1999, na podstawie danych ze sprawozdań ZG i TK-O

Rycina 1.15. pokazuje długość pieszych szlaków turystycznych w Polsce w latach 1977–1999. W tym okresie można zaobserwować ponaddwukrotny wzrost długości pieszych szlaków turystycznych w Polsce z 20845 km do 45908,80 km w 1999 r. (rys. 1.4). Dynamiczny rozwój szlaków zanotowano w 20% ogółu województw. Najdłuższą sieć szlaków w 1997 r. posiada województwo bydgoskie (2940 km), gdzie na ich długość miało wpływ kilka czynników: położenie na ob-



Ryc. 1.16. Długość pieszych szlaków turystycznych w latach 2000–2013 administrowanych przez PTTK wg województw (km/km²), wg danych GUS



Rys. 1.17. Długość i gęstość szlaków turystycznych administrowanych przez PTTK w latach 2000–2013 wg województw (km/100 km²), na podstawie danych ZG PTTK

szarach o wysokich walorach przyrodniczych i krajoznawczych (Bory Tucholskie, Pojezierze Pomorskie), wielkość województwa (trzecie co do powierzchni – 10 349 km²) i niezwykle ważny czynnik, prężnie działające oddziały PTTK. Podobne czynniki kształtowały rozwój znakowanych szlaków turystycznych w województwach suwalskim i bielskim, natomiast w województwie nowosądeckim istotną rolę odegrało jwgo położenie w Karpatach, które były (i są) zaliczane do najbardziej atrakcyjnych turystycznie regionów kraju, a w województwie katowickim – wysokie zapotrzebowanie na rekreację ze strony mieszkańców konurbacji górnośląskiej.

Przełom XX i XXI w. charakteryzuje się nie tylko zwiększaniem liczby i długości szlaków, ale przede wszystkim powstawaniem nowych ich rodzajów (rowerowe, kajakowe, konne, nordic walking) opisanych w kolejnej części rozdziału. Z najważniejszych wydarzeń związanych z funkcjonowaniem szlaków w tym okresie wymienić należy m.in.: powstanie w 1992 r. Centralnego Ośrodka Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie monitorującego i koordynującego prace znakarskie na obszarach górskich, wdrożenie w 2002 r. Centralnego Rejestru Szlaków PTTK, który w 2010 r. przekształcono w Centralną Kartotekę Szlaków Turystycznych PTTK oraz dwukrotną aktualizację Instrukcji znakowanych szlaków turystycznych PTTK (2007, 2014). O tym, jak

ważną rolę w przestrzeni i aktywności turystycznej odgrywają szlaki turystyczne świadczyć może ustanowienie roku 2007 Rokiem Szlaków Turystycznych. Rok 2007 ważny jest jeszcze z tego względu, że Polska weszła do strefy Schengen, co umożliwiło tworzenie szlaków transgranicznych łączących oddzielne systemy szlaków państw ościennych (głównie Polski, Słowacji i Republiki Czeskiej).

W tym czasie można zaobserwować także dynamiczny rozwój samochodowych dróg turystycznych, które są efektem coraz większej zamożności społeczeństwa i sposobów podróżowania. Część z nich jest już oznakowana zunifikowanymi, wspólnymi dla UE znakami drogowymi, co ułatwia dotarcie do ciekawych miejsc i atrakcji turystycznych. Jako przykład można wymienić Małopolski Szlak Architektury Drewnianej (2002). Do pomysłu tego sukcesywnie dołączają kolejne regiony Polski (Podkarpacie, Śląsk, Świętokrzyskie).

Początek XXI w. to także swoisty renesans szlaków kulturowych, które wykorzystując nowe możliwości rozwoju poprzez finansowanie zewnętrzne zaczynają odgrywać coraz większą rolę w systemie dróg turystycznych Polski. Przykładem takich szlaków są: Szlak Bursztynowy, Drogi św. Jakuba, Szlak Piastowski, Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego.

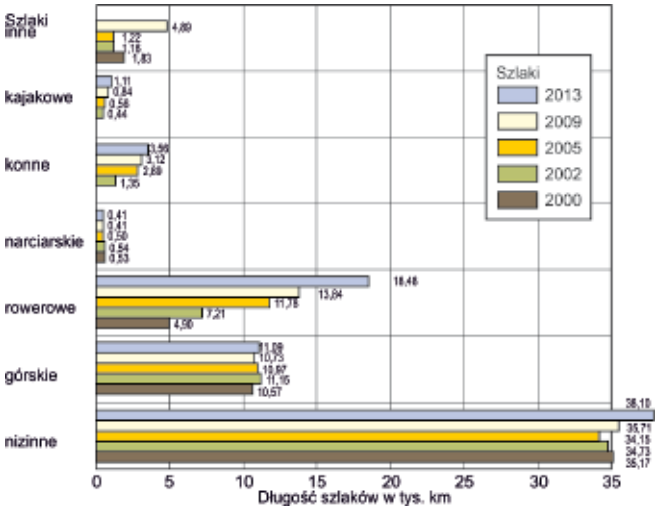
1.5. Rozwój znakowanych szlaków specjalistycznych

O ile szlaki turystyki pieszej (zarówno nizinne, jak i górskie) i szlaki narciarskie funkcjonują w przestrzeni od dziesięcioleci, o tyle szlaki związane z innymi formami turystyki są jej stosunkowo nowym elementem. Lata 90. XX w. to dynamiczny rozwój innych znakowanych szlaków specjalistycznych związanych ze znanymi z przeszłości formami turystyki (kolarstwo, kajakarstwo), ale także z aktywnościami, które zyskały popularność dopiero w ostatnim czasie (turystyka konna, nordic walking). Rozwój tego typu szlaków turystycznych na początku XXI w. prezentuje tab. 1.3.

Tab. 1.3. Znakowane szlaki specjalistyczne w Polsce w latach 2000-2013 w km

Rodzaj szlaku	*Rok*			
	2000	*2005*	*2009*	*2013*
Piesze nizinne	35 167,9	35 149,7	35 704,9	38 101,7
Piesze górskie	10 573,4	10 971,8	10 728,0	11 088,6
Narciarskie	531,0	496,3	413,8	428,7
Rowerowe	4 897,0	11 780,3	13 836,5	18 481,6
Konne	0	2 885,7	3 122,4	3 557,8
Kajakowe	0	557,3	837,3	1 113,3
Razem	51 169,3	6 1841,1	64 642,9	72 771,7

Źródło: Sprawozdanie TK-O PTTK za rok 2000 i 2013.



Ryc. 1.18. Znakowane szlaki specjalistyczne w Polsce administrowane przez PTTK w latach 2000–2013, wg TK-O PTTK za lata 2000–2013

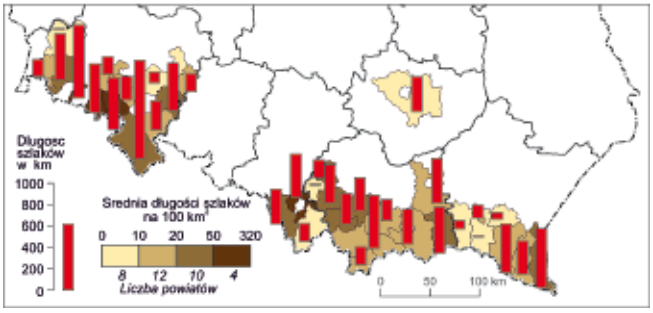
Należy zaznaczyć, że w prezentowanym zestawieniu długość szlaków konnych i kajakowych w 2000 r. wynosi wprawdzie 0, chociaż powstawały one już pod koniec XX w. Jednak w statystykach GUS znalazły się dopiero od 2002 r.

Duża różnorodność szlaków występuje zwłaszcza na najbardziej atrakcyjnych pod względem przyrodniczym obszarach parków narodowych. Udostępnianiu do zwiedzania tych terenów służą m.in. szlaki piesze, rowerowe, kajakowe i konne, ścieżki dydaktyczne. Ich rozwój ograniczają jednak restrykcyjne przepisy związane z ochroną przyrody.

W dalszej części opracowania opisano poszczególne rodzaje znakowanych szlaków specjalistycznych. Ze względu na to, że w poprzednich podrozdziałach skupiono się głównie na szlakach pieszych (górskich i nizinnych) w tym podrozdziale zostały one przedstawione skrótowo.

1.5.1. Szlaki piesze górskie

Rozwój znakowanych szlaków w górach następował dosyć dynamicznie od kilkudziesięciu kilometrów w początkach XX w. do 4717,5 km w przeddzień wybuchu II wojny światowej. Potem nastąpił regres, gdyż część szlaków zostało poza granicami Polski, a przejęte szlaki w Sudetach należało wytyczyć od nowa i oznakować zgodnie z obowiązującą w naszym kraju instrukcją znakowania. W roku 1977 jest ich już 6224 km, w 1989 r. podwojono tę liczbę do 12 120,7 km. Na koniec 2013 r. (por. tab. 1.3) na terenach górskich wytyczono 11 088,6 km szlaków pieszych. Znaczna część z nich jest zlokalizowana na terenie parków narodowych.

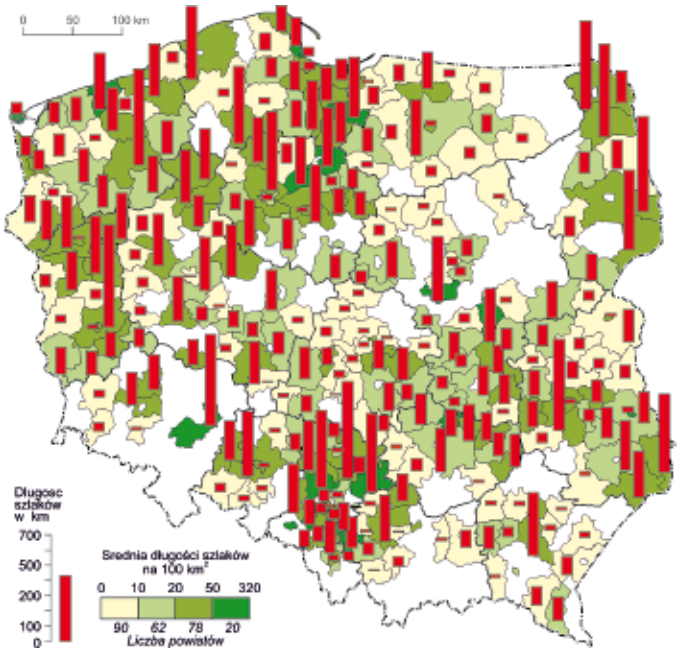


Ryc. 1.19. Szlaki piesze górskie administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r. na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

1.5.2. Szlaki piesze nizinne

Początki znakowania szlaków na nizinach to rok 1928, kiedy w oddziale warszawskim w Komisji Wycieczkowej powstaje Podkomisja Techniczna ds. Znakowania Szlaków Turystycznych. Pierwsze szlaki nizinne zostały wytyczone w drugiej połowie lat 20. XX w. (1926–1928), m.in. w Puszczy Kampinoskiej – 113 km.

W latach 1934–1935 piesze wędrowanie stało się wzorcem dla nowych form uprawiania turystyki w PTK, takich jak: turystyka kajakowa, kolarska, samochodowa. Wraz ze znakowaniem szlaków turystycznych powstawała sieć schronisk, dla których pierwowzorem była gospoda, działająca w Warszawie przed I wojną światową i prowadzona całkowicie społecznie (50 lat Komisji... 2002). Od początku istnienia Komisji Turystyki Pieszej ZG PTTK ważnym rozdziałem w działalności programowej jest opieka nad stanem technicznym oraz rozbudowa krajowej sieci nizinnych szlaków pieszych.



Ryc. 1.20. Szlaki piesze nizinne administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r., na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

W 1928 r. było ich 140 km, przed II wojną światową w 1939 r. już 524 km. W sprawozdaniach ZG PTTK znajdujemy informacje, że w 1960 r. było ich 1569 km, a dynamiczny rozwój masowej turystyki po 1960 r. z pewnością był przyczyną dużego wzrostu znakowanych szlaków pieszych, których w 1977 r. było 14 621 km, a na koniec 2013 r. – 38 101,7 km. Z roku na rok ich liczba i długość rośnie.

1.5.3. Szlaki narciarskie

Korzenie narciarstwa w Polsce wiążą się ściśle z poczynaniami turystów górskich prowadzonymi na przełomie XIX i XX w. w dwóch ośrodkach: krakowsko-zakopiańskim i lwowskim. W tych ośrodkach skupiali się pionierzy turystyki narciarskiej. Początki tej aktywności sięgają 1907 r., natomiast w 1911 r.

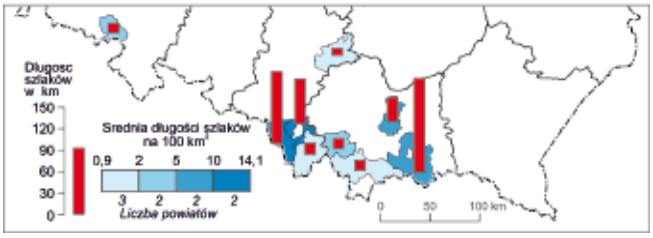
powstała Sekcja Narciarska Towarzystwa Tatrzańskiego, której członkowie traktowali narty jako środek umożliwiający poznawanie i zdobywanie gór w zimie (Krygowski 1988). Sekcja ta w 1913 r. wydała Przewodnik po terenach narciarskich Zakopanego i Tatr Polskich autorstwa Mariusza Zaruskiego. Pozycja, jak na owe czasy – pionierska, informowała miłośników turystyki narciarskiej o możliwości uprawiania tej formy turystyki.

Mariusz Zaruski (1867–1941) – pionier żeglarstwa i wychowania morskiego, legionista, generał Wojska Polskiego, wybitny taternik. Marynarz, żeglarz i podróżnik. Konspirator, zesłaniec, legionista, ułan, wreszcie generał Wojska Polskiego i adiutant Prezydenta RP. Taternik, grotołaz, ratownik, instruktor i popularyzator narciarstwa i turystyki górskiej. Założyciel Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Instruktor harcerski ZHP i wychowawca młodzieży. Przez całe życie poświęcał się intensywnej działalności państwowej i społecznej.

Wkrótce ukazały się kolejne przewodniki, uprzystępniające poszczególne pasma gór turystom, których uzupełnieniem są mapy. Nie ma informacji dotyczących liczby wytyczonych szlaków narciarskich, ale znaleziono informacje dotyczące sposobu ich znakowania tyczkami. Szlak narciarski, przeznaczony dla narciarzy, powinien być oznaczony specjalnymi symbolami wyznaczającymi jego przebieg. Celem wytyczenia szlaków narciarskich było i jest ułatwienie wędrowania i odnalezienie właściwej drogi.

Szlaki narciarskie dzielą się na:

– szlaki podejściowe (prowadzące z dolin do schronisk górskich, na przełęcze i szczyty),
– szlaki grzbietowe,
– nartostrady jednokierunkowe (zjazdowe).

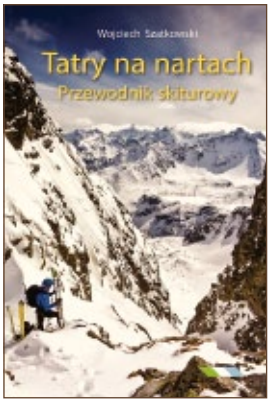


Ryc. 1.21. Szlaki narciarskie administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r., na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

W przypadku szlaków podejściowych i grzbietowych ich przebieg pokrywa się zazwyczaj ze szlakami pieszymi górskimi. W Polsce przyjęte jest oznaczanie szlaku narciarskiego za pomocą trzech przylegających do siebie poziomych pasków umieszczanych na drzewach, murach, skałach, tyczkach kierunkowych (ustawianych na terenie otwartym). Dwa zewnętrzne paski są barwy pomarańczowej, natomiast środkowy jest wypełniony czarną, czerwoną, zieloną lub niebieską farbą.

Narciarstwo skiturowe, skialpinizm, turystyka narciarska, narciarstwo wysokogórskie – różnie nazywa się tę coraz bardziej popularą w Polsce i niezwykle

atrakcyjną formę aktywności. Jakkolwiek ma ona wiele odmian, sprowadza się do jednego: wędrówki na nartach z podklejonym fokami, zdobywania na nich szczytów i zjazdu nieuczęszczanymi przez narciarzy trasowych stokami. Skitouring to ciekawa alternatywa dla narciarzy chcących uniknąć zatłoczonych ośrodków narciarskich. Jest to sposób na uprawianie narciarstwa z dala od wyciągów i utwardzonych stoków.



Ta książka to nawiązanie do historycznych tras narciarski w Tatrach, do czasów Mariusza Zaruskiego, Tadeusza Zwolińskiego, czy Józefa Oppenheima i przewodników ich autorstwa – mówi Wojciech Szatkowski. – To jakby reaktywacja tych tras, bo były one zawsze w świadomości turystów narciarskich, ale nie każdy ma dostęp do tych przedwojennych przewodników. Dzięki mojej książce – mam nadzieję – trasy te odżyją. Przewodnik skierowany jest zarówno do tych, którzy zaczynają chodzić na skiturach, jak i do tych, którzy już połknęli tego bakcyla. Książka, oprócz opisów tras w Polskich i Słowackich Tatrach, licznych fotografii ze schematami zjazdów, mapek, zawiera też porady dotyczące zakupu sprzętu skiturowego, zagrożenia lawinowego czy zasad uprawiania turystyki narciarskiej na terenie TPN.
Źródło:http://www.skionline.pl/forum/showthread.php/10753-Przewodnik-skiturowy-Wojciecha-Szatkowskiego.

Na koniec 2013 r. w statystykach GUS było 428,70 km szlaków narciarskich. Szlaki te zlokalizowane są na terenie gór. Niektóre parki narodowe wytyczają obszary, na których można uprawiać skituring. Nie są to jednak trasy oznakowane.

1.5.4. Znakowane szlaki rowerowe

Sport i turystyka kolarska na ziemiach polskich mają tradycje ponadstuletnie. Jako datę początkową można przyjąć rok 1886, czyli założenie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, które nadal istnieje i działa. Od początku kolarstwo rozumiano zarówno jako sport, jak i rekreację. Dzisiaj rower przeżywa w świecie swoją kolejną młodość. Zaspokaja codzienne potrzeby komunikacyjne milionów ludzi. Innym służy do zdrowej rekreacji. Pojawiają się nowe konstrukcje – rowery górskie, terenowe, poziome, rowery dla wszystkich i na wszystkie okazje. Na popularność roweru złożyło się wiele przyczyn. Od początku był to drogi i dość elegancki przedmiot, a lekarze podkreślali zdrowotne wartości jazdy na rowerze. Dzisiaj wybór roweru jako środka komunikacji jest wyrazem troski o środowisko naturalne, a także własne zdrowie i racjonalny wypoczynek. Rower ma dużo zalet dla uprawiania turystyki, gdyż w tym samym czasie pokonamy znacznie dłuższą trasę niż pieszo. Dostępne będą dla nas drogi i ścieżki, którymi inne pojazdy nie pojadą. Dlatego też PTTK od wielu lat tworzy określony styl i sposób uprawiania turystyki kolarskiej połączonej z zainteresowaniami krajoznawczymi.

Wobec dużego zainteresowania turystyką rowerową pod koniec lat 80. XX w. w PTTK prowadzona była akcja sprawdzania dostępności znakowanych szlaków pieszych do potrzeb turystyki rowerowej, gdzie w opisie przebiegu szlaku mogliśmy znaleźć informacje na temat tego, czy trasa jest przejezdna dla rowerów, a także o ewentualnych utrudnieniach. Do dzisiaj na niektórych terenach wybrane odcinki szlaków pieszych są udostępnione cyklistom.

Zbigniew Boroński (1934-2011), członek PTTK od 1952 r. pełniący liczne funkcje społeczne na różnych szczeblach organizacyjnych PTTK. Od 1985 r. członek i wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, a od 1995 r. koordynator ds. turystycznych tras i szlaków rowerowych. Przodownik turystyki kolarskiej, znakarz, instruktor krajoznawstwa regionu. Inicjator tworzenia znakowanych szlaków rowerowych w Polsce, autor regulaminu znakarza szlaków rowerowych, współautor instrukcji znakowania rowerowych szlaków turystycznych.

Zbigniew Boroński, animator turystyki kolarskiej z Bydgoszczy był prekursorem działań podejmowanych przez PTTK w zakresie wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych w Polsce.

W 1995 r. opracował wizerunki znaków drogowych do oznakowania turystycznych tras i szlaków rowerowych, które w 1996 r. zostały zatwierdzone przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a od 21 czerwca 2000 r. znajdują się w Kodeksie drogowym, jako znaki drogowe obowiązujące przy znakowaniu turystycznych tras i szlaków rowerowych w Polsce. Opracował regulamin znakarza szlaków rowerowych oraz program takiego szkolenia. Współautor i wykonawca dokumentacji oraz fizycznego oznakowania przez Polskę Międzynarodowej Trasy Rowerowej R–1 z Kostrzyna n. Odrą do Gronowa, długości 675 km. Koordynator Komisji Turystyki Kolarskiej. ZG PTTK do spraw szlaków rowerowych. Konsultant w zakresie oznakowania regionalnych szlaków rowerowych w Polsce. W latach 1996–2001 uczestniczył w oznakowaniu około 2000 km szlaków rowerowych w Polsce.

Od początku lat 90. XX w. zauważa się znaczny wzrost wykorzystywania rowerów do celów turystycznych i rekreacji ruchowej. W tej sytuacji w wielu gminach i regionach Polski wyzwalane były inicjatywy lokalne związane z wytyczaniem i znakowaniem szlaków rowerowych. Każdy znakował według własnego uznania i pomysłu. Stąd inicjatywa Regionalnej Rady Turystyki Kolarskiej w Bydgoszczy z 1995 r. ukierunkowania krajowych i zagranicznych miłośników wędrówek rowerowych po Polsce i przez Polskę na określone utwardzone drogi publiczne o możliwie jak najmniejszym natężeniu ruchu, a jednocześnie zapobieżenia „radosnej twórczości" i różnorodności w zakresie oznakowania tych tras i szlaków. Zarząd Główny PTTK pismem z 5 grudnia 1995 r. zwrócił się do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z prośbą o wyrażenie zgody na zaistnienie i powszechne stosowanie na drogach publicznych w Polsce znaków informacyjnych stosowanych w Europie Zachodniej oraz znaków stosowanych w PTTK do oznakowania turystycznych szlaków rowerowych. Zbigniew Boroński jako przedstawiciel PTTK w Euro-

pejskiej Federacji Cyklistów[31] zwraca uwagę, że w 1995 r. Federacja zaproponowała stworzenie ogólnoeuropejskiej sieci składającej się z 12 dalekosiężnych transeuropejskich tras rowerowych pod nazwą EuroVelo.

Koncepcja EuroVelo zakładała, że:

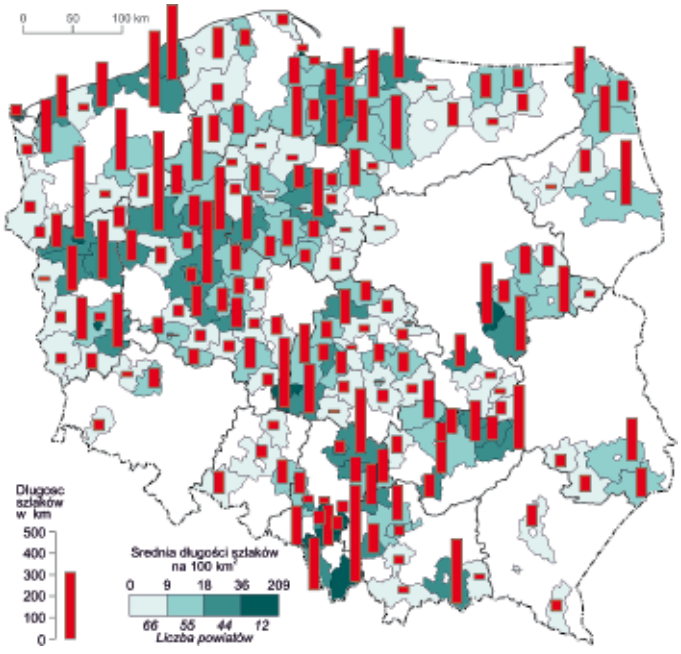
- powstałe trasy rowerowe przemierzać będą tysiące kilometrów i połączą ze sobą kraje Europy położone na wschodzie, zachodzie, południu i północy, połączą liczne duże miasta i umożliwią bezpieczny przejazd rowerem przez ich centra;
- sieć tras EuroVelo przyniesie również wymierne korzyści w wielu dziedzinach, w tym: w turystyce, gospodarce, transporcie, ochronie środowiska, poprawie bezpieczeństwa na drogach;
- trasy winny być oparte na istniejących i planowanych sieciach ścieżek i szlaków rowerowych krajowych (narodowych), regionalnych i lokalnych.

Według założeń UECT sieć EuroVelo ma służyć turystom wakacyjnym oraz cyklistom lokalnym do celów użytkowych i rekreacyjno-poznawczych, winna także spełniać standardy dla rowerzystów wędrujących z bagażem. Dążenie Polski do zintegrowanej Europy spowodowało duże zainteresowanie społeczeństw Europy naszym krajem, a miłośników roweru wędrówkami rowerowymi po Polsce i przez Polskę. Wyrazem tego zainteresowania była propozycja Europejskiej Federacji Cyklistów przeprowadzenia przez Polskę pięciu z dwunastu zaproponowanych w sieci EuroVelo dalekosiężnych tras rowerowych.

W grudniu 1996 r. Komenda Główna Policji, Dyrekcja Dróg Publicznych oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej zaakceptowały projekt tworzenia szlaków rowerowych w Polsce. W tym samym czasie (03.12.1996 r.) Ministerstwo skierowało pismo do wszystkich urzędów wojewódzkich w sprawie jednolitego ich oznakowania.

W latach 1996–1997 przez PTTK, dzięki wsparciu finansowemu z Urzędu Kultury Fizycznej Sportu i Turystyki oraz zaangażowaniu aktywu społecznego turystów kolarzy Regionalnego Oddziału PTTK „Szlak Brdy" w Bydgoszczy, opracowano dokumentację i fizycznie oznakowano 675-kilometrowy odcinek Międzynarodowej Trasy Rowerowej (Euro-Route) EuroVelo R-1 przez Polskę. Swój początek trasa R-1 bierze w miejscowości Calais we Francji i przez Belgię, Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję (Okręg Kaliningrad), Litwę, Łotwę, Estonię ma w przyszłości dotrzeć do Sankt Petersburga w Rosji. Trasa R-1 granicę polsko-niemiecką przekracza w Kostrzynie nad Odrą, a opuszcza

[31] Europejska Federacja Cyklistów powstała w 1983 r. – Dwanaście stowarzyszeń rowerowych z różnych krajów zakłada ECF (European Cyclists' Federation), w tym z ramienia Polski PTTK (Komisja Turystyki Kolarskiej). W odróżnieniu od nastawionej na wyczynowe zawody sportowe UCI, nowa federacja ma być bliżej problemów przeciętnego rowerzysty.



Ryc. 1.22. Szlaki rowerowe administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r., na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

(w planach) Polskę na polsko-rosyjskim przejściu granicznym w Gronowie.

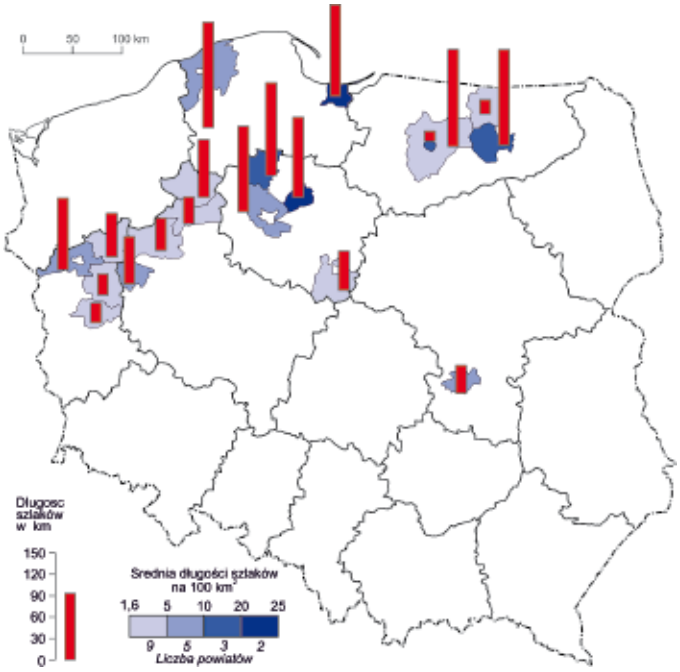
Tylko w statystykach PTTK na koniec 2013 r. było zewidencjonowanych 18481,6 km szlaków rowerowych o zasięgu ogólnopolskim oraz kilka tysięcy km szlaków regionalnych i lokalnych. Te ostatnie ze względu na stosunkowo duże możliwości pozyskiwania środków finansowych powstają w sposób żywiołowy i niekontrolowany zarówno pod względem przebiegu, jak i oznakowania. Nie są też w żaden sposób ewidencjonowane. Ich łączna długość nie jest więc znana.

1.5.5. Szlaki kajakowe

Wciąż rośnie liczba miłośników aktywnego spędzania czasu wolnego na wodzie. Do kajaka wsiadają często osoby słabo przygotowane, stąd potrzeba ułatwienia uprawiania tej formy turystyki aktywnej. Pierwsze wzmianki w Polsce o obowiązujących znakach na europejskich szlakach wodnych ukazały się w materiałach szkoleniowych Komisji Turystycznej Polskiego Związku Kajakowego w 1982 r., kolejne w „Biuletynie Komisji Turystyki Kajakowej ZG PTTK" we wrześniu 1995 r. W roku 1995 na szlaku Krutyni od Sorkwit do Rucianego Nidy, z inicjatywy Okręgowego Zespołu Gospodarki Turystycznej w Olsztynie powstała seria tablic informacyjnych. Nie odpowiadały one istniejącym wzorcom znaków, ale jeszcze kilka lat służyły turystom. Zawierały informacje o polach namiotowych, informowały o przenoskach, utrudnieniach.

Z inicjatywy Zbigniewa Galińskiego (ówczesnego dyrektora Oddziału PTTK „Szlak Brdy" w Bydgoszczy) w 1996 r. powstał pilotażowy projekt oznakowania rzeki Brdy i Zubrzycy. Na inwestycje pozyskano środki finansowe z PHARE – Tourin II. Zaprojektowana przez Z. Galińskiego koncepcja znaków oparta o standardy europejskie uzyskała pełną aprobatę Komisji Turystyki Kajakowej, a opracowana dokumentacja stanowiła podstawę i wzorzec do znakowania szlaków kajakowych. W latach 1996–1997 znakowane były

szlaki Brdy, na 30-kilometrowej trasie Świeżyno – Bydgoszcz (postawiono 143 znaki), a w 1998 r. wyznakowano szlak Zubrzycy na trasie Leśno – Jezioro Widoczno – 30 km (postawiono 25 znaków) oraz szlak Wdy, od Libusz do Świecia, długości 195 km (75 znaków). Prace znakarskie wykonał Oddział „Szlak Brdy" z Bydgoszczy. Z inicjatywy Oddziału Wojskowego w Wałczu w 1999 r. oznakowano szlak Rurzycy z Trzebieszek do Krępska – 20 km (20 znaków), Oddział w Międzyrzeczu wytyczył szlak z Nowego Dworu do Jeziora Kęszyckiego o długości 73 km (umiejscowił 40 tablic), a Oddział PTTK w Augustowie podjął się wytyczenia szlaku Czarnej Hańczy ze Starego Folwarku do Dębowa o długości 118 km. Dopiero w 2000 r. przeznakowano, zgodnie z obowiązującą instrukcją znakowania, szlak Krutyni na trasie Sorkwity – Jabłoń na długości 130 km, a podjął się tego Oddział Warmińsko-Mazurski PTTK i OZGT Olsztyn. Wszystkie wymienione szlaki były finansowane ze środków Urzędu Kultury Fizycznej Sportu i Turystyki.

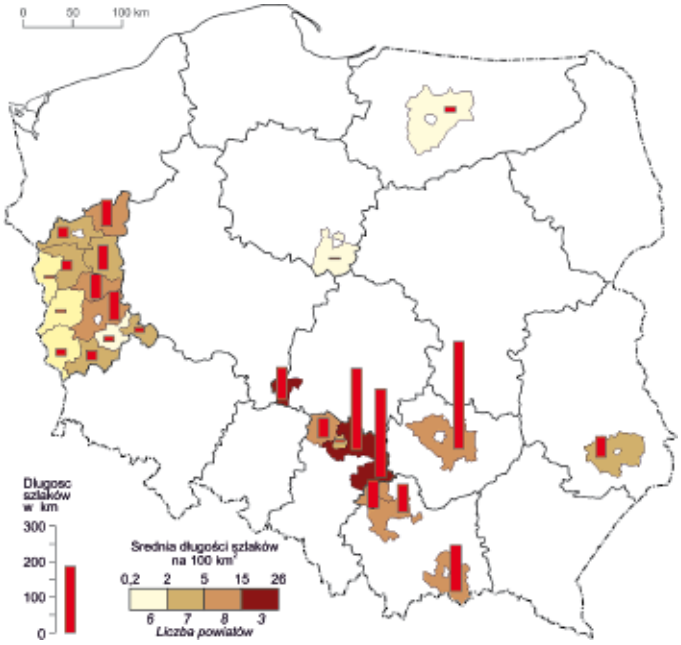


Ryc. 1.23. Szlaki kajakowe administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r., na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

Polska bogata jest w szlaki wodne nadające się do uprawiania turystyki kajakowej. W ostatnich latach wiele gmin pozyskiwało środki finansowe z funduszy europejskich na wytyczanie szlaków kajakowych i budowę okołoszlakowej infrastruktury. Statystyki PTTK na koniec 2013 r. informują, że oznakowano 1113,3 km szlaków kajakowych. Są to tylko szlaki będące pod opieką Towarzystwa. W terenie jest ich jednak znacznie więcej.

1.5.6. Szlaki konne, nizinne i górskie

O początkach zorganizowanej turystyki konnej zwanej też jeździecką, możemy mówić od roku 1990, kiedy trójka zapalonych „koniarzy": Marek. P. Krzemień – działacz PTTK, fotografik i dziennikarz z Krakowa, Wiesław Mróz – informatyk z Nowego Sącza i Władysław Kario – kierownik Stadniny



Ryc. 1.24. Szlaki konne administrowane przez PTTK wg powiatów w 2009 r. na podstawie TK-O PTTK za rok 2009

w Gładyszowie, przygotowali regulamin Przodownika Górskiej Turystyki Jeździeckiej oraz regulamin Górskiej Odznaki Turystyki Jeździeckiej PTTK. Oba regulaminy zostały zatwierdzone przez Komisję Turystyki Górskiej Zarządu Głównego PTTK.

W tym samym czasie powstał Jeździecki Klub Turystyki Górskiej w Nowym Sączu i zorganizowano pierwszy kurs na uprawnienia Przodownika Górskiej Turystyki Jeździeckiej PTTK oraz pierwszy rajd konny. Ośrodki Górskiej Turystyki Jeździeckiej, w których działają przodownicy PTTK, posiadają certyfikaty afiliacji przy PTTK. Liczne imprezy jeździeckie i rajdy organizowane w Bieszczadach, Beskidzie Niskim, Sądeckim, Żywieckim czy Śląskim, Sudetach oraz na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej dowodzą dużego zainteresowania górską turystyką jeździecką jako formą spędzania czasu wolnego na łonie natury (Krzemień 2009).

By wędrowanie po górach mogło być bezpieczne, wyznaczone zostały szlaki dla turystów konnych. W 1995 r. górska turystyka jeździecka została włączona do programu agroturystycznego, finansowanego przez Fundację Programów Pomocy dla Rolnictwa FAPA, zaczęły powstawać pierwsze projekty szlaków w Beskidzie Niskim (ok. 100 km), Gorcach i na Podhalu (ok. 200 km). Wtedy grono miłośników turystyki konnej skorzystało z finansowanego przez Unię Europejską wyjazdu do Francji, podczas którego zapoznało się z warunkami uprawiania turystyki jeździeckiej oraz ze sposobem oznakowania szlaków (pomarańczowe koło). Przeszkolono także znakarzy górskich szlaków jeździeckich, dzięki pracy, których w następnych latach wytyczono ponad 1000 km szlaków (w tym: 600 km – Transbeskidzki Szlak Konny, ponad 150 km – Bieszczadzki Szlak Konny, 210 km – Świętokrzyski Szlak Konny, 190 km – Sudecki Szlak Konny, 250 km – szlak na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej i 200 km szlaków wokół ośrodków turystyki jeździeckiej. Doliczyć należy do tego szlaki na terenach Bieszczadzkiego i Gorczańskiego Parku Narodowego.

Od roku 2000 powstają również znakowane szlaki konne na nizinach. Ich pomysłodawcami są gospodarstwa agroturystyczne, ale i urzędy, jak np. Urząd Marszałkowski w Łodzi, realizujący projekt wytyczenia sieci szlaków turystyki konnej na terenie województwa łódzkiego. Powstaje wciąż wiele nowych tras w różnych regionach naszego kraju, a ich wytyczaniem zajmują się samorządy, stowarzyszenia i prywatne osoby. Oznakowanie jest bardzo zróżnicowane, przykładem może być Park Wzniesień Łódzkich, gdzie szlak konny wytycza „podkowa na białym tle", w województwie lubelskim zaś „głowa konia".

Najdłuższy w Europie

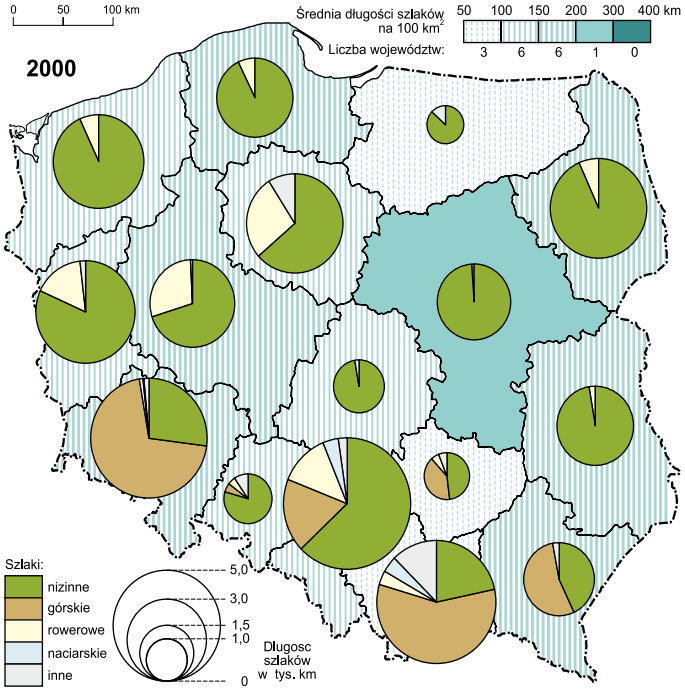
Łódzki Szlak Konny powstał w ramach projektu „Turystyka w siodle – infrastruktura innowacyjnego i unikatowego produktu turystycznego", którego beneficjentem jest Województwo Łódzkie. Był on współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka.

Patronem Łódzkiego Szlaku Konnego został mjr Henryk Dobrzański ps. Hubal, który wraz ze swym oddziałem wsławił się bohaterską postawą podczas II wojny światowej. Łódzki Szlak Konny jest najdłuższą w Europie trasą przeznaczoną dla miłośników turystyki konnej. W momencie pierwszego oznakowania trasy jej długość wynosiła 1817 km. Szlak został podzielony na dwie pętle: zewnętrzną – 49 odcinków o łącznej długości 1461 km i wewnętrzną – 12 odcinków o łącznej długości 356 km. Ułatwia to planowanie trasy oraz dostosowanie jej długości do umiejętności i kondycji jeźdźców. Z inicjatywy lokalnych ośrodków jazdy konnej szlak wydłużono o ponad 200 km nowych tras i aktualnie jego długość przekracza 2000 km. Trasa Łódzkiego Szlaku Konnego zapewnia dostęp do ponad 200 ośrodków jeździeckich oraz blisko 1000 atrakcji turystycznych na terenie całego województwa łódzkiego. Dzięki temu podróż w siodle pozwala poznać bogactwo przyrodnicze, kulturalne i historyczne okolicznych terenów.

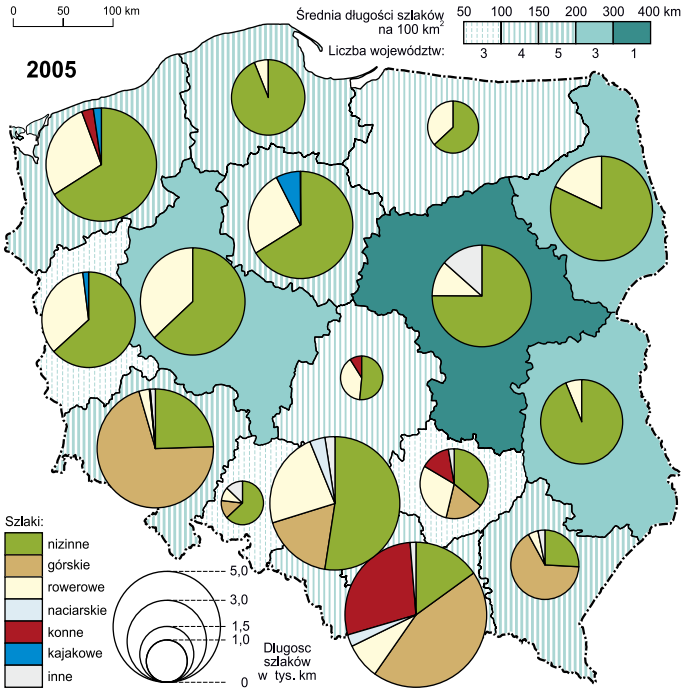
Nowoczesne rozwiązania technologiczne, które funkcjonują w ramach Łódzkiego Szlaku Konnego, zapewniają najwyższe standardy bezpieczeństwa wędrówki. Położenie jeźdźców może być monitorowane dzięki zastosowaniu narzędzi i systemu GPS, a w razie potrzeby informacja o wypadku szybko dotrze do okolicznych służb ratunkowych. W ramach budowy infrastruktury na trasie powstało 21 nowych miejsc postojowych. Zostały one wyposażone we wszystko to, co niezbędne w czasie postoju i odpoczynku: koniowiązy, wodopoje i miejsca popasu dla koni, wiaty, toalety. W Lesie Łagiewnickim powstał specjalny kompleks pełniący funkcję Centrum Zarządzania Szlakiem. Wzdłuż lub w pobliżu trasy położonych jest ponad 200 ośrodków jazdy konnej, oferujących również usługi noclegowe i gastronomiczne.
Źródło: www.wsiodle.lodzkie.pl.

Szlaki konne wyznakowano również w niektórych parkach narodowych. W 1997 r. ze środków pomocowych UE w ramach funduszu PHARE w Bieszczadzkim Parku Narodowym sporządzono plany i wytyczono 142 km szlaków konnych, a także wybudowano stanice dla koni, na które zaadaptowano obiekty po PGR. Biebrzański Park Narodowy wytyczył 13 km, Drawieński PN ma dwa szlaki po 7 km, Gorczański PN wytyczył siedem szlaków o łącznej długości 54 km, ale wyjazd koniem musi być zgłoszony w dyrekcji parku lub u leśniczego, natomiast Regionalne Towarzystwo Gminy Sawin wytyczyło 280 km Poleskiego Szlaku Konnego, z tego 60 km jest wytyczonych na terenie Poleskiego Parku Narodowego. Powołując się na instrukcję znakowania szlaków PTTK i akceptując ją, Ośrodek Rozwojowo-Wdrożeniowy Lasów Państwowych w Bedoniu wydał opracowanie pt. Turystyka konna w nadleśnictwie, w ramach realizacji zadania „Turystyka w Lasach Państwowych 2006", co z pewnością miało wpływ na powstawanie nowych szlaków dzięki życzliwości nadleśnictw, w stosunku do turystów konnych (wcześniej bywało z tym różnie). Obecnie Lasy Państwowe opracowują własną instrukcję wytyczania i znakowania szlaków konnych na swoim terenie.

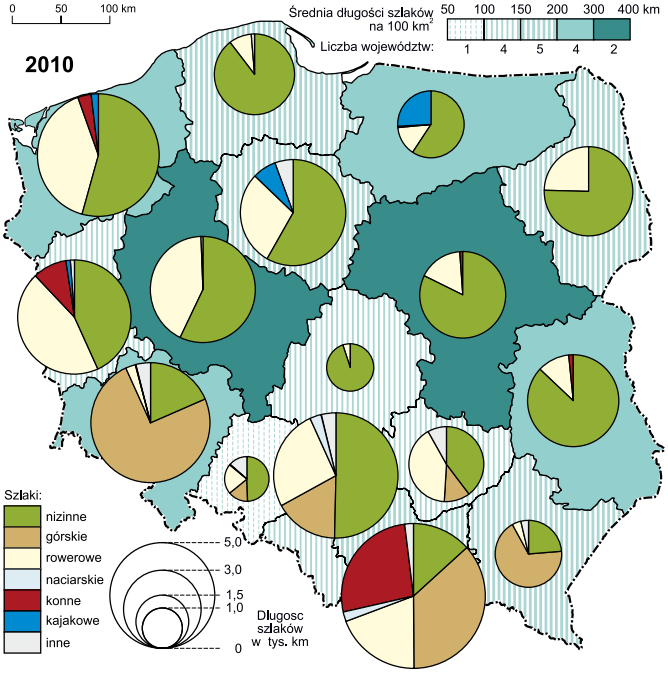
Na koniec 2013 r. w statystykach PTTK zarejestrowano 3557,80 km szlaków konnych. Nie obejmują one m.in. najdłuższego szlaku konnego – wytyczonego na terenie województwa łódzkiego, o długości 2000 km.


0 50 100 km
Średnia długości szlaków na 100 km²
50 100 150 200 300 400 km
Liczba województw:
3 6 6 1 0
2000
Szlaki:
nizinne
górskie
rowerowe
naciarskie
inne
5,0
3,0
1,5
1,0
0
Długosc szlaków w tys. km

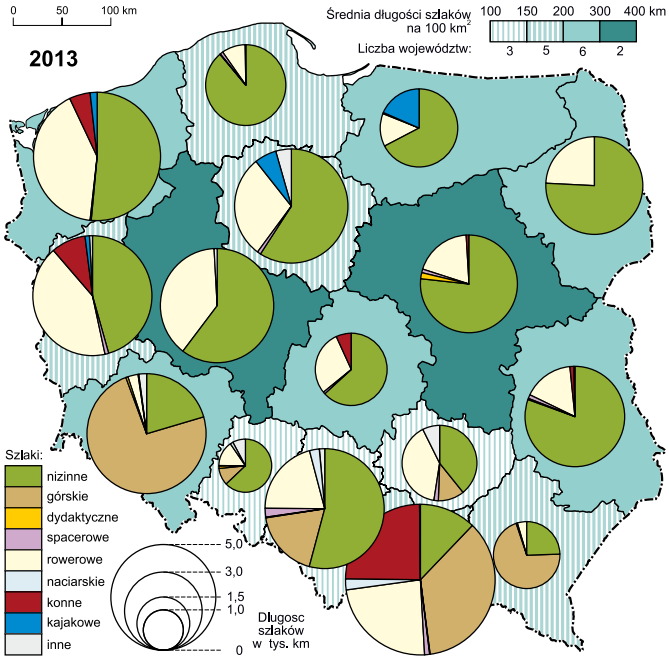
A


0 50 100 km
Średnia długości szlaków na 100 km²
50 100 150 200 300 400 km
Liczba województw:
3 4 5 3 1
2005
Szlaki:
nizinne
górskie
rowerowe
naciarskie
konne
kajakowe
inne
5,0
3,0
1,5
1,0
0
Długosc szlaków w tys. km

B



C



D

Ryc. 1.25 A–D. Długość i gęstość szlaków administrowanych przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze w latach 2000-2013.

2. Szlaki turystyczne w Europie

W wielu państwach pomimo rozwiniętej turystyki aktywnej (kwalifikowanej) nie istnieją znakowane szlaki turystyczne w naszym (polskim czy środkowoeuropejskim) rozumieniu bądź ich sieć jest bardzo rzadka lub skupiona tylko w wybranych regionach, podczas gdy reszta terytorium jest ich pozbawiona. Bardzo zróżnicowane są zasady znakowania szlaków i prowadzenia turysty, a w konsekwencji sposoby znakowania tras, co zostanie przedstawione w tym rozdziale bardziej szczegółowo na kilku wybranych przykładach. W efekcie turysta, podróżując po świecie, bardzo rzadko może liczyć na ofertę szlaków zbliżoną do tej, z której najczęściej korzysta w swoim kraju i do której jest przyzwyczajony. Ta różnorodność wynika z historii rozwoju turystyki, popularności poszczególnych form turystyki aktywnej wśród różnych narodowości, w pewnym stopniu także z warunków naturalnych, ale przede wszystkim z mnogości instytucji, które odpowiadają za tworzenie i utrzymanie sieci szlaków.

2.1. Początki znakowania szlaków w Europie

Turystyka w Europie zaczęła przybierać zorganizowane formy w 2. połowie XIX w.[1] Początkowo powstawały różnego rodzaju kluby alpejskie, interesujące się głównie górami wysokimi, ale niedługo potem zaczęły pojawiać się także inne organizacje (stowarzyszenia, związki) turystyczne, które w swoim kręgu zainteresowań miały góry średnie i niskie, a w ich obrębie budowanie i znakowanie szlaków, wznoszenie schronów lub większych schronisk oraz innych urządzeń służących rozwijającemu się ruchowi turystycznemu. Niektóre z czasem zaczęły też wydawać mapy i przewodniki oraz świadczyć usługi przewodnickie. Wśród całej mozaiki współczesnych podmiotów można wyróżnić te o charakterze narodowym, regionalnym lub lokalnym, zajmujące się tylko konkretnym rodzajem aktywności, kilkoma dyscyplinami lub ogółem zagadnień turystycznych (tab. 2.1).

[1] Należy jednak pamiętać, że pojedyncze podróże i wędrówki o charakterze zbliżonym do współcześnie pojmowanej turystyki można odnotować już w XVII czy XVIII w.

Niestety, prawie każda organizacja wypracowała własne metody znakowania szlaków, rzadko bowiem dochodziło między nimi do współpracy, a czasem nawet wprost przeciwnie – niektóre stowarzyszenia bardzo silnie ze sobą rywalizowały. Doskonałym przykładem takich animozji jest tzw. wojna na pędzle w Beskidach Zachodnich prowadzona pomiędzy Polskim Towarzystwem Tatrzańskim a niemieckim Beskidenverein, podczas której obie organizacje wzajemnie zamalowywały swoje znaki.

Tab. 2.1. Ważniejsze organizacje turystyczne w krajach europejskich

Państwo	*Organizacja turystyczna*	*Rok założenia*
Austria	Austriackie Towarzystwo Alpejskie – Österreichischer Alpenverein (ÖAV)	1862
Bułgaria	Bułgarski Związek Turystyczny – Byłgarski turisticzeski syjuz (BTS)	1895
Czechy	Klub Czeskich Turystów – Klub českých turistů (KČT)	1888
Francja	Francuski Klub Alpejski – Club Alpin Français (CAF)	1874
	Fédération Française de la Randonnée Pédestre (FFRP)	1947
Hiszpania	Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME)*	1922
Niemcy	Niemieckie Towarzystwo Alpinistyczne – Deutscher Alpenverein (DAV)	1869
	Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine (VDGW)2	1883
Norwegia	Poznaj Swój Kraj – Møt Ditt Land (MDL)	1861
	Den Norske Turistforening (DNT)	1868
Polska	(Galicyjskie) Towarzystwo Tatrzańskie (TT)	1873
	Polskie Towarzystwo Krajoznawcze	1906
	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze	1950
Słowenia	Słoweńskie Towarzystwo Górskie – Planinska Zveza Slovenije (PZS)	1893
Szwajcaria	Szwajcarski Klub Alpejski – Schweizer Alpen Club (SAC)	1863
	Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW)	1934
Szwecja	Szwedzkie Towarzystwo Turystyczne – Svenska Turistföreningen (STF)	1885
Węgry	Węgierskie Towarzystwo Karpackie – Ungarischer Karpathenverein (UKV), Magyarországi Kárpát Egyesület (MKE)	1873
W. Brytania	Angielski Klub Alpejski – Alpine Club	1857
	Ramblers' Association	1931
	Long Distance Walkers Association	1972
	British Walking Federation	1972
	Backpackers' Club	1987
	Towpath Action Group	
Włochy	Włoski Klub Alpejski – Club Alpino Italiano (CAI)	1863
	Associazione Sentieri Italia, Federazione Italiana Escursionismo (FIE)	1927

* Instytucja ta koordynuje działania szeregu regionalnych organizacji turystycznych.
Źródło: Z. Kurek (2004), zmodyfikowane.

Początków znakowania szlaków turystycznych A. Guldan (2006) upatruje w Niemczech, gdzie w głównych alpejskich dolinach już na początku XIX w. właściciele górskich obiektów noclegowych (schronisk i gospód) mieli wyznaczać do nich szlaki, korzystając ze znaków geometrycznych i wielokolorowych. Trasy te miały raczej charakter lokalny, ale już niedługo potem zaczęto tworzyć dłuższe szlaki, a nawet całe ich sieci, które miały jednolity system znakowania. Tworzyły go zwykle znaki pasowe złożone z trzech poziomych kolorowych pasków. Z kolei według J. Havelki (2007), początków znakowania szlaków trzeba szukać w Austro-Węgrzech, w Alpach i fragmentach Karpat, a dopiero później rozwinęło się ono w niższych górach i na pogórzach (m.in. Schwarzwald, Krušné hory – Góry Kruszcowe, Karkonosze, Jesioniki).

Pod koniec XIX w. ukształtował się klasyczny i do dziś stosowany właściwie na całym świecie model znakowania szlaków przez ochotników zrzeszonych w stowarzyszeniach turystycznych. Początkowo rozpowszechniło się to w Austro-Węgrzech i Niemczech, ale szybko objęło też inne państwa (Havelka 2007). W tym czasie w Niemczech, Austro-Węgrzech (w tym i w Galicji) oraz Szwajcarii istniały już całkiem rozbudowane sieci szlaków o znakach pasowych (Guldan 2006).

2.2. Systemy znakowania szlaków w wybranych krajach europejskich

Różnice krajobrazowo-przyrodnicze, historyczne, społeczne, administracyjno-prawne oraz specyfika lokalnej turystyki sprawiają, że współczesne znakowanie szlaków turystycznych w różnych państwach Europy przebiega według bardzo niejednorodnych zasad. Najogólniej można wyróżnić cztery podstawowe systemy znakowania szlaków, które wykazują pewną spójność terytorialną (ryc. 2.1):

– Europa Środkowo-Wschodnia – kolor zielony (m.in. Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Bułgaria, Rumunia, ostatnio także Ukraina) – potrójne poziome paski,
– Europa Południowo-Zachodnia – kolor żółty (m.in. Francja, Hiszpania, Portugalia, Włochy, państwa Beneluksu) – podwójne lub pojedyncze poziome paski,
– Europa Północno-Zachodnia – kolor niebieski (Wielka Brytania, Norwegia, Szwecja, Finlandia, Dania, ale także i zachodnia część Niemiec) – duża różnorodność stosowanych znaków,

Ryc. 2.1. Główne regiony Europy, w których wykorzystuje się podobne zasady znakowania szlaków turystycznych, za: Waymarking in Europe (2013)

– Europa Środkowa i Południowa – kolor czerwony (Austria i republiki byłej Jugosławii) – czerwony okrąg lub czerwono-biało-czerwone poziome paski.

2.2.1. Republika Czeska

Najważniejszą organizacją turystyczną w Republice Czeskiej jest Klub Czeskich Turystów (czes. *Klub českých turistů*, KČT), który zajmuje się trasowaniem, oznaczaniem i utrzymaniem zdecydowanej większości szlaków turystycznych w kraju. Organizacja powstała 11.06.1888 r. w Pradze. Obecnie utrzymuje około 40 000 km znakowanych szlaków pieszych (Vystoupil, Šauer 2012), ponadto wydaje mapy i przewodniki, natomiast tylko w minimalnym stopniu zajmuje się bazą noclegową i gastronomiczną. Dla porównania warto dodać, że w latach 80. XX w. w całej Czechosłowacji było niewiele więcej szlaków turystycznych – ich łączna długość wynosiła 42 000 km (Staffa 1985). Rozwój sieci szlaków w Republice Czeskiej po 1989 r. miał miejsce głównie na dotychczas niedostępnym pograniczu z Austrią i Niemcami (Vystoupil, Šauer 2012).

Szlak 0001

W Republice Czeskiej istnieje kilkadziesiąt nazwanych szlaków, z których dla rozwoju turystyki największe znaczenie ma czerwono znaczona piesza Cesta Vojty Náprstka z Berounu do Karlštejna, **najstarsza znakowana trasa Klubu Czeskich Turystów, wyróżniona numerem 0001**, nazwana imieniem jednego z założycieli organizacji. Jej przedłużeniem, nadal z tym samym oznaczeniem liczbowym, jest *Posázavská stezka*, wiodąca wzdłuż Sázavy na odcinku Pikovice – Kamenný Přívoz – Žampach. Zgodnie z treścią tablicy pamiątkowej w pierwszej miejscowości ta 68-kilometrowa trasa została wybudowana przez Klub Czechosłowackich Turystów w latach 1914–1924 nakładem 230 tys. koron.

Klubowi Czeskich Turystów udało się zachować właściwie pełną kontrolę, potwierdzoną prawem państwowym, nad wyznaczaniem i utrzymywaniem szlaków pieszych, narciarskich oraz – z określonymi wyjątkami – rowerowych i konnych, chociaż w ostatnim czasie pewną inicjatywę w tym względzie wykazują też lokalne samorządy i stowarzyszenia. Szlaki wyznaczane są w oparciu o istniejące drogi, rzadko tworzy się ścieżki specjalnie do celów turystycznych, co wynika z relatywnie niewielkiej powierzchni wyższych gór o bardziej zróżnicowanej rzeźbie terenu (w zasadzie tylko Karkonosze i fragmenty Szumawy). Większość terenów górskich Republiki Czeskiej pociętych jest gęstą siecią leśnych dróg gospodarczych, z których część ma nawet nawierzchnię asfaltową.

Szlaki piesze przebiegające ciągami komunikacyjnymi specjalnie w tym celu wybudowanymi liczne są tylko w obrębie popularnych wśród turystów tzw. skalnych miast, których kilkanaście znajduje się na obszarze Czeskiego Raju. Bardzo znane są też teplickie i adrszpaskie skalne miasta w Sudetach Środkowych, ale mniejsze atrakcje tego typu znajdują się również w innych rejonach

kraju. Znakowane trasy prowadzą tam po licznych schodach, pomostach, kładkach, drabinkach i tym podobnych konstrukcjach. Większość z nich powstała już przed II wojną światową, a obecnie są tylko utrzymywane we właściwym stanie technicznym, ewentualnie modernizowane.

Nieme znaki czeskich Karkonoszy (znaki Mutticha, czes. *muttichovky*) – system zimowego oznakowania szlaków turystycznych w czeskich Karkonoszach.

System tworzą wykonane z metalu znaki, które nie oznaczają tras we współczesnym rozumieniu, lecz przyporządkowane są poszczególnym obiektom, głównie schroniskom turystycznym lub miejscowościom, i umieszczane są przy drogach do nich prowadzących. Przeznaczone są zarówno dla turystów pieszych, jak i narciarzy.

Oznakowanie wprowadzono w roku 1923. W zamyśle twórców znaki miały być widoczne również zimą, po pokryciu śniegiem lub szadzią. Innym, bardziej politycznym powodem wprowadzenia oznakowania był spór z Niemcami dotyczący języka, w jakim mają być wykonane oznaczenia szlaków. Piktogramy w dużej mierze rozwiązywały ten problem. Projektodawcą i wykonawcą znaków był czeski malarz i działacz narciarski Vladislav Muttich.

Lista niemych znaków

W okresie międzywojennym niektóre ze znaków prowadziły do obiektów po śląskiej (dziś polskiej) stronie, m.in. do schroniska na Hali Szrenickiej (*Neue Schlesische Baude*), schroniska „Pod Łabskim Szczytem" (*Alte Schlesische Baude*), schroniska Księcia Henryka (*Prinz-Heinrich-Baude*) czy Jakuszyc (*Jakobsthal*).

Tylko Czechy i Słowacja jako jedyne kraje europejskie, mają państwowe normy określające zasady znakowania, rodzaje, rozmiary oraz wygląd znaków i urządzeń informacyjnych, reguły ich umieszczania w terenie, a nawet szczegółowe wymagania techniczne i materiałowe.

System znakowania szlaków w Republice Czeskiej (*Marking System of the Tourist Trails*… b.r.w.) jest zbliżony do polskiego, aczkolwiek istnieje kilka różnic. Generalnie dominują znaki pasowe, składające się z trzech poziomych pasków tej samej szerokości, z których zewnętrzne (przyciągające uwagę) mają tę samą barwę (białą dla szlaków pieszych, żółtą – dla rowerowych i pomarańczową – dla narciarskich), zaś wewnętrzny (prowadzący) ma odmienny kolor odpowiadający kolorowi danej trasy. Trzeba jednak podkreślić, że w ogóle nie stosuje się barwy czarnej.

Szlaki piesze tworzą jednolity system w całym kraju i nie dzielą się na nizinne i górskie. Rozmiary znaku trasy pieszej są nieco inne niż w Polsce i wynoszą 10 × 10 cm, przy czym każdy pasek ma 3 cm szerokości, a przerwy pomiędzy nimi wynoszą po 0,5 cm. W przypadku skrętów nie stosuje się znaków łama-

nych, tylko strzałki (w sytuacji, gdy rozwidlenia nie da się czytelnie oznakować przy pomocy podstawowych znaków, ryc. 2.2).

Ryc. 2.2. Oznakowanie szlaków pieszych w Republice Czeskiej, za: Waymarking in Europe (2013)

Do wytyczania szlaków pieszych (a także narciarskich) stosuje się czasem gotowe blaszane, profilowane znaki, które po naniesieniu właściwych kolorów umieszcza się na obiektach, na których nie można namalować zwykłego znaku, tj. na brzozach, martwym lub impregnowanym drewnie, drewnianych słupach energetycznych itp.

Ryc. 2.3. Oznakowanie ścieżki dydaktycznej w Republice Czeskiej, za: Waymarking in Europe (2013)

Poza zwykłymi szlakami oznakowanymi znakami pasowymi istnieją trasy **piesze o specjalnym oznaczeniu** (czes. *tvarové značení*), z których **szlaki miejscowe** (lokalne; czes. *místní značení*) i **ścieżki dydaktyczne** (czes. *naučné stezky*) mają symbole bardzo zbliżone do polskich (ryc. 2.3).

Warto poświęcić trochę uwagi **szlakom dojściowym** (czes. v*ýznamové značení*), które wiodą od szlaku zwykłego do położonych w pobliżu interesujących obiektów krajoznawczych (szczytów i punktów widokowych, ruin zamków i pozostałych zabytków, źródeł i studni oraz do innych obiektów wartych uwagi) w sytuacji, gdy warunki terenowe nie pozwalają na przeprowadzenie koło nich trasy o ciągłym charakterze (ryc. 2.4). Ich znaki mają formę białego kwadratu o wymiarach 10 × 10 cm, na którym umieszczony jest odpowiedni symbol obiektu w kolorze szlaku podstawowego. Szlaki dojściowe nie mogą być dłuższe niż 1 km.

Ryc. 2.4. Oznakowanie szlaków dojściowych w Republice Czeskiej, za: Waymarking in Europe (2013)

Do niedawna w otoczeniu uzdrowisk tworzono też tzw. **szlaki uzdrowiskowe** (czes. *lázeňské značení*) (Značení turistických cest… 1985), ale obecnie zostały już całkowicie zastąpione szlakami zwykłymi i miejscowymi. Szczególnie rozbudowana ich sieć znajdowała się w kurorcie Jeseník.

Klub Czeskich Turystów zajmuje się również siecią szlaków rowerowych, opracowuje ich projekty i sprawuje nad nimi nadzór. W Republice Czeskiej występują dwa rodzaje szlaków rowerowych: **szosowe** (prowadzące wyłącznie drogami asfaltowymi, lokalnymi ulicami i drogami wielofunkcyjnymi o wyższej jakości nawierzchni) oraz tzw. **terenowe** (ang. *off-road*, wykorzystujące głównie polne, leśne drogi i ścieżki nieutwardzone, ewentualnie o nawierzchni asfaltowej, ale niedostępne dla ruchu samochodowego, choć miejscami też przebiegające drogami publicznymi). Te drugie występują przeważnie w górach oraz na terenach parków narodowych lub innych obszarów chronionych.

Tworzone są one na takich samych zasadach jak szlaki piesze, a więc podstawą jest uzgodnienie ich przebiegu z właścicielem lub zarządcą terenu, a całość prac znakarskich wykonuje Klub Czeskich Turystów. Sprawa jest bardziej skomplikowana w przypadku szlaków pierwszej kategorii. Opracowane projekty takich tras Klub przedkłada władzom powiatowym lub wojewódzkim (w zależności od zasięgu przestrzennego szlaku i klasy wykorzystywanych dróg), które po akceptacji wprowadzają je do planów zagospodarowania przestrzennego i jednocześnie przekazują do realizacji właściwemu zarządcy drogi lub firmie zajmującej się regularnym oznakowaniem dróg. KČT znakuje więc tylko szlaki terenowe, natomiast szlaki szosowe mają znaki podobne do standardowych znaków drogowych, pozostają formalnie w zarządzie władz samorządowych, a Klub jedynie sprawuje nad nimi nadzór (Boroński 2007).

Każdy z wydzielonych rodzajów szlaków rowerowych ma odrębny system znakowania. Trasy szosowe mają oznaczenia podobne do znaków drogowych – żółte metalowe tabliczki o wymiarach 20 × 30 cm z czarnymi napisami: numerem szlaku na górze i symbolem roweru na dole. W przypadku konieczności oznaczenia skrętu szlaku obok numeru pojawia się jeszcze odpowiednio skierowana strzałka. Szlaki rowerowe w Czechach numerowane są z podziałem na krajowe (1-99), regionalne (trzycyfrowe) i lokalne (czterocyfrowe). Numer 24 to trasa krajowa, 102 – regionalna, a 4041 – lokalna.

Ryc. 2.5 Znaki szlaków rowerowych szosowych i tablice pokazujące układ skrzyżowania i kierunki, w których należy szukać poszczególnych szlaków, za: http://www.zm.org.pl/?a=czechy-127-oznakowanie

Na węzłach szlaków używane są też podobne do samochodowych żółte drogowskazy, na których w górnym rzędzie podaje się odległość w kilometrach do punktu docelowego, a w dolnym – do najbliższego węzła. Przed skrzyżowaniami umieszcza się niekiedy także tzw. tablice przeddrogowskazowe, pokazujące układ skrzyżowania i kierunki, w których należy szukać poszczególnych szlaków. Wszystkie te oznaczenia instaluje się na specjalnych słupkach, latarniach lub poniżej zwykłych znaków drogowych (ryc. 2.5).

Szlaki terenowe oznacza się za pomocą znaków pasowych malowanych na drzewach lub innych obiektach przy trasie przejazdu, przy czym znaki są większe niż w przypadku szlaków pieszych – mają wymiary 14 × 14 cm, paski zwracające uwagę są żółte, a pasek wiodący – czerwony, niebieski, zielony lub biały (ryc. 2.6).

Taki sam zestaw kolorów wiodących stosuje się w przypadku szlaków narciarskich, przy pomarańczowych paskach zewnętrznych i znakach o wymiarach 10 × 10 cm (Marking System of the Tourist Trails… b.r.w.).

Ryc. 2.6 Oznakowanie szlaków rowerowych terenowych, za: http://www.zm.org.pl/?a=czechy-127-oznakowanie

Częstotliwość znaków jest w Republice Czeskiej dosyć duża, gdyż wychodzi się z założenia, że mają one prowadzić turystę, który nie będzie musiał zaglądać do mapy, a w zamian będzie mógł realizować swoje krajoznawcze zainteresowania. Znaki na terenach niezabudowanych zwykle umieszcza się na drzewach lub skałach, nie rzadziej niż co 250 m w danym kierunku na odcinkach bez skrzyżowań czy rozwidleń dróg (dla upewnienia turysty, że szlak jednak nigdzie nie skręcił)[2], natomiast w przypadku fragmentów trasy ze skrętami czy rozgałęzieniami – tak często, jak jest to potrzebne. Specjalne oznaczenie mają odcinki wiodące łąkami lub innymi otwartymi przestrzeniami, gdzie nie ma możliwości namalowania znaków na drzewach. Na ich krańcach często wiesza się metalowe tabliczki (identyczne w formie jak drogowskazy umieszczane na węzłach) wskazujące kierunek dalszej wędrówki, a z reguły dające też dodatkowe wskazówki w postaci tekstu lub rysunku. Na przeciwległym skraju łąki, w miejscu, gdzie należy dojść, umieszcza się zaś tzw. znak wołający, o wyraźnie większych rozmiarach (maksymalnie 30 × 30 cm). Na otwartych przestrzeniach wkopuje się także metalowe słupki wysokości 1,5 m, wokół których maluje się trzy szersze paski znaku lub na których umieszcza się blaszane tabliczki ze znakiem (sam słupek jest żółty).

Ryc. 2.7 Drogowskazy czeskich szlaków turystycznych w Broumovskich stěnach (a) i w Rychlebskich horach (b), fot. K. Kołodziejczyk

Wszystkie drogowskazy wykonane są z metalu. Wiesza[3] się je na drzewach przy rozwidleniach szlaków, na wkopanych w ziemię suchych pniach lub

[2] Odległość ta dotyczy szlaków pieszych i narciarskich. Na szlakach rowerowych ulega ona wydłużeniu do 500 m. Znaki na takich odcinkach powinny być rozmieszczone naprzemiennie dla obu kierunków, dzięki czemu jeden znak powinien pojawiać się co około 125 m (dla szlaków rowerowych co 250 m).

[3] Dalej podane zasady z reguły nie dotyczą drogowskazów na szosowych szlakach rowerowych, które zostały opisane już wcześniej.

na specjalnych żółtych metalowych słupkach z czerwonym daszkiem (ryc. 2.7), które są jednocześnie dobrymi punktami orientacyjnymi na otwartych przestrzeniach czy podczas mgły.

Drogowskazy umieszczane są w każdym węźle, zaś na szlakach pieszych także pomiędzy nimi, jeśli dany odcinek ma więcej niż 3 km długości. Tabliczki mają ten sam kształt i wielkość dla wszystkich rodzajów szlaków, różnią się jedynie kolorystyką i zestawieniem tekstu. Jeśli dotyczą one szlaków pieszych, ich tło jest kremowe, drogowskazy dla szlaków narciarskich są pomarańczowe, zaś dla szlaków rowerowych – żółte. W nagłówku mają skrót nazwy organizacji, która wyznaczyła szlak i przygotowała kierunkowskaz (prawie zawsze jest to więc Klub Czeskich Turystów), lub nazwę szlaku w przypadku ograniczonej grupy tras tematycznych czy z innego powodu nazwanych (na szlakach rowerowych i narciarskich pojawia się także określenie rodzaju trasy), zaś w dolnej części tabliczki znajduje się numer szlaku, oznaczenie drogowskazu oraz data jego wykonania (na szlakach z nazwą własną pojawia się nazwa organizacji turystycznej) (*Marking System of the Tourist Trails…* b.r.w.). Istnieją szczegółowe zasady doboru miejsc podawanych na kierunkowskazach i sposobu ich dookreślania, np. poprzez podanie rodzaju waloru krajoznawczego czy dostępnego w danym miejscu środka komunikacji zbiorowej. Wszystkie odległości podawane są w kilometrach. Dodatkowo umieszcza się tabliczki z nazwą węzła, na których nagłówek i dolna część są identyczne jak w przypadku drogowskazu, a poza nazwą danego punktu umieszczona jest jego wysokość bezwzględna i ewentualnie inne podstawowe informacje o miejscu, w którym węzeł się znajduje, lub o jego najbliższym sąsiedztwie (np. o kierunku i odległości dojścia do interesujących walorów krajoznawczych, występującej w okolicy infrastrukturze turystycznej: lokalach gastronomicznych czy przystankach komunikacji zbiorowej).

2.2.2. Francja

Francja, zajmując od wielu lat pozycję światowego lidera wśród krajów turystycznych, przywiązuje dużą uwagę do rozwoju infrastruktury ścieżek pieszych, wypoczynkowych i krajoznawczych. Ich realizacja odbywa się w ramach projektów rządowych. Przykładem może być utworzona dekretem z 2004 r. sieć zielonych ścieżek (fr. voie vertes). Jest to kategoria ścieżek wypoczynkowych dostępna dla turystów pieszych, rowerowych i konnych[4] (fot. 2.9).

Kwestie tworzenia, znakowania, konserwacji i finansowania szlaków oraz ścieżek pieszych są w prawie francuskim ściśle uregulowane. Precyzyjnie wskazuje ono, kto jest odpowiedzialny za konserwację udostępnianego publicznie szlaku, a także kto odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicz-

[4] Dla tych ostatnich pod warunkiem, że możliwość jazdy konnej jest wyraźnie zaznaczona na tablicach informacyjnych.

nego na nim. Ciekawy jest fakt, że w prawie francuskim szlak turystyczny nie stanowi odrębnej kategorii prawnej, lecz jest postrzegany jako instytucja prawa własności intelektualnej (Gospodarek 2004, Zatorska 2012).

Ryc. 2.8 Turystyka piesza i konna na zielonych ścieżkach (*voie vertes*), za: www.en-charente-maritime.com

Pewien problem stanowi korzystanie przez turystów pieszych z dróg należących do osób prywatnych. Francuska Deklaracja Praw Człowieka i Obywatela z 1789 r. uznaje własność prywatną za święte, nienaruszalne prawo naturalne, które wyraża się w wyłącznym prawie właściciela do korzystania ze swej własności. Zasada ochrony własności prywatnej stanowi jeden z najpoważniejszych czynników ograniczających możliwości tworzenia nowych szlaków turystycznych. Dlatego też szczególny status uzyskuje szlak wytyczony na podstawie umowy pomiędzy właścicielem a władzami departamentu (Zatorska 2012).

Porozumienie to podlega zasadzie swobody umów, która daje możliwość nie tylko udostępnienia drogi turystom, ale również umożliwia uregulowanie kwestii związanych z rozwojem infrastruktury terenu, zarządzaniem szlakiem oraz jego oznakowaniem. W tej sytuacji zarządcą szlaku staje się jednostka samorządu terytorialnego państwa, która odpowiada za jego zagospodarowanie, utrzymanie i konserwację. Co więcej, na wniosek prywatnego właściciela drogi może ona przejąć całkowitą odpowiedzialność prawną za osoby przechodzące przez ten teren (Zatorska 2012).

Ryc. 2.9 Oficjalna Karta Znakowania i Sygnalizacji – instrukcja znakarska FFRP oraz system oznakowania szlaków pieszych we Francji, za: La Charte Officielle du Balisage et de la Signalisation

Szacuje się, że aktualnie ogólna długość wszystkich francuskich tras rekreacyjnych wynosi około 750 tys. km. W skład systemu wchodzą zarówno szlaki turystyczne, ścieżki wiejskie, dróżki, ścieżki prywatne, leśne, jak i ... przybrzeżne ścieżki holownicze. Sieć szlaków pieszych liczy blisko 650 tys. km, a ścieżki spacerowe około 115 tys. km.

Szlakami turystycznymi we Francji opiekuje się Francuska Federacja Turystyki Pieszej (*Fédération Française de la Randonnée Pédestre* – FFRP), założona w 1947 r. i posiadająca liczne oddziały w całym kraju. Wyjątkiem jest Alzacja, w której szlaki tworzy Club Vosgien.

Znakowanie szlaków pieszych oraz ścieżek rowerowych jest ujednolicone w skali całego kraju za pomocą Oficjalnej Karty Znakowania oraz Sygnalizacji (*La Charte Officielle du Balisage et de la Signalisation* – ryc. 2.9). Wyjątkiem są

Wogezy, gdzie stosowane są różne znaki geometryczne. Niekiedy też gminy i inne instytucje wyznaczają własne szlaki, oznakowane niestandardowo.

We francuskim systemie funkcjonują trzy kategorie szlaków pieszych, oznakowane podwójnym lub pojedynczym poziomym paskiem (ryc. 2.5). Szlaki te wytycza się zarówno na terenach górskich, jak i nizinnych. Znaki umieszczane są na obiektach terenowych (drzewach, słupach, skałach, murach itp.), a ich wielkość jest precyzyjnie określona przez odpowiednią instrukcję (długość pasków to 10 cm, szerokość każdego z nich – 2 cm z przerwą 0,5 cm pomiędzy nimi).

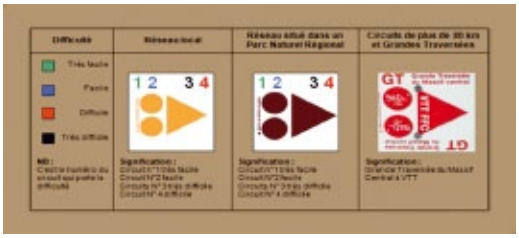
Ryc. 2.10 Francuscy znakarze w terenie, za: www.saintsernindubois.net

Najważniejsze są szlaki długodystansowe (*grandes randonnées*, GR) znakowane dwoma poziomymi paskami: białym na górze i czerwonym na dole. Trasy te liczą zwykle po kilkaset kilometrów (np. najstarszy szlak GR 3, ciągnący się wzdłuż Loary, ma 1 300 km długości), w związku z czym przeznaczone są na kilku- lub kilkunastodniowe wędrówki. Zwykle mają przebieg liniowy, choć istnieją też szlaki tworzące pętle. Niższy poziom w hierarchii stanowią tzw. szlaki regionalne (*grandes randonnées de pays*, GRP), których znaki składają się z żółtego paska na górze i czerwonego na dole. Najczęściej tworzą pętle w obrębie poszczególnych regionów i przeznaczone są na kilkudniowe (weekendowe) wycieczki. Łączna długość dwóch pierwszych typów szlaków wynosi około 65 tys. km. Trzecią kategorią są, oznakowane pojedynczym żółtym paskiem, lokalne szlaki spacerowe (*promenades et petite randonnées*, PR) o długości odpowiadającej jednodniowej wycieczce, ale nie krótszej niż 3 km (Kowalczyk, Derek 2010).

Ryc. 2.11 Zestaw podręczny znakarza, za: www.saintsernindubois.net

System szlaków GR (oznakowany niemal identycznie) powstał także w Hiszpanii, Portugalii, Holandii i Belgii. W tych państwach również z reguły dolny pas jest czerwony, zaś górny biały (na trasach głównych, długodystansowych) lub żółty (na trasach regionalnych). Bardzo różne są jednak sposoby oznaczania tras dojściowych czy zasady organizacji skrzyżowań szlaków.

Do oznaczenia szlaków rowerowych we Francji stosuje się zasadniczo dwa kolory:



Ryc. 2.12 System znakowania szlaków rowerowych we Francji, za: http://rando.cantal.fr

Ryc. 2.13 System znakowania szlaków we Francji, za: http://rando.cantal.fr

Ryc. 2.14 Sposoby umieszczania znaków na szlakach turystycznych we Francji, za: www.ffrandonnee.fr

żółty i brązowy (dla lokalnych sieci szlaków w parkach narodowych). Jedynie w Masywie Centralnym znakami czerwonymi oznaczono tzw. *grandes traversées* (duże podróże) o długości powyżej 80 km.

Każdy szlak pieszy i rowerowy, oprócz typowego oznakowania, ma też określony poziom trudności. Do jego zaznaczania stosuje się następujące kolory:

– zielony, trasa bardzo łatwa,
– niebieski, trasa łatwa,
– czerwony, trasa trudna,
– czarny, trasa bardzo trudna (ryc. 2.12–2.13).

2.2.3. Norwegia i Wielka Brytania

Do grupy państw, które wyróżniają się oryginalnością znakowania szlaków turystycznych (Europa Północna) należą m.in. Norwegia i Wielka Brytania.

Norwegia

Wędrówki górskie mają w Norwegii bardzo długą tradycję, w związku z czym duża część obszaru kraju została w tym celu specjalnie zagospodarowana i jest otwarta dla turystów zgodnie z zagwarantowanym powszechnym prawem dostępu.

> ***Allemannsretten*** – powszechne prawo dostępu
>
> Dzięki temu prawu w Norwegii namiot można rozbijać w zasadzie w dowolnym miejscu na obszarach dzikich (wybrzeża, lasy, góry i inne nierolnicze tereny). Nie wolno jedynie obozować w bezpośredniej bliskości zbiorników wody pitnej, a w lecie rozpalać ognisk. W parkach narodowych można wędrować także poza wyznaczonymi szlakami. Przemierzając tereny rolnicze lub zamieszkane należy jednak korzystać z wytyczonych dróg i ścieżek, a namiot można rozbić w odległości przynajmniej 150 m od najbliższego zabudowania. Występują też pewne ograniczenia w poruszaniu się związane z bezpieczeństwem i ochroną przyrody (Norwegia 2007).

Norweskie Stowarzyszenie Trekkingowe (*Den Norske Turistforening*[5] – DNT), które w całym kraju posiada około 50 filii, wyznaczyło sieć znakowanych szlaków turystycznych o długości około 20 tys. km, jednocześnie oferując zakwaterowanie w różnej klasy obiektach rozlokowanych wzdłuż wybranych tras (często w ich węzłach): w około 80 kompleksowo wyposażonych i dość drogich schroniskach oraz blisko 350 tańszych górskich chatkach. Te ostatnie z reguły są dwuosobowe, nie ma tam personelu i oczekuje się od turystów, że pozostawią je w takim samym stanie, w jakim je zastali. Rozmieszczone są w odległości dnia drogi od siebie. Spotkać można dwa rodzaje chatek – wyposażone tylko w najpotrzebniejsze sprzęty (garnki, prycze, do których potrzebne są własne śpiwory; brak kuchenki i żywności) oraz lepiej doinwestowane, w których turysta znajdzie także koce, poduszki, kuchenkę gazową, drewno, konserwy mięsne, żywność w proszku i inne podstawowe produkty.

Część chatek, niezależnie od typu, jest otwarta przez cały sezon i by z nich skorzystać, nie trzeba żadnych formalności, inne są zamykane i po klucz trzeba zgłosić się do pobliskiego punktu informacji turystycznej lub schroniska. Należność za nocleg umieszcza się w specjalnej puszce (gotówka lub wypełniony formularz przelewu). Duże lub średnie schroniska położone są głównie na południu kraju, przy najbardziej uczęszczanych trasach. Podobnie jak w Polsce, nawet w przypadku braku wolnych miejsc nie odmawia się w nich noclegu (Sowa, Konieczny 2007). Warto dodać, że istnieją też górskie obiekty noclegowe niezwiązane z DNT.

Ryc. 2.15. Starsze oznakowanie szlaku turystycznego w Norwegii: litera T na kopczyku z kamieni i prostym, drewnianym drogowskazie, za: http://turystycznokrajoznawczy.wordpress.com

Norweska sieć szlaków turystycznych pozwala na odbywanie zarówno krótkich, jednodniowych wycieczek, jak i dłuższych wędrówek z noclegami, a przeznaczona jest głównie dla turystów pieszych i narciarzy biegowych, choć istnieją też szlaki rowerowe i samochodowe. Powstała z wykorzystaniem starych dróg kołowych, dawnych traktów pomiędzy rzadko rozmieszczonymi miejscowościami i lokalnych ścieżek. Ze względu na polodowcową rzeźbę niektóre odcinki są dość trudne, choć nie osiąga się znacznych wysokości bezwzględnych. Dzięki skupianiu ruchu turystycznego na określonych trasach możliwe jest ograniczanie negatywnego wpływu obecności człowieka na zwierzęta. Do niedawna w Norwegii nie było kolorów szlaków –

[5] Nazwa ta niekiedy jest tłumaczona na język polski jako: Norweskie Towarzystwo Turystyki Górskiej.

Ryc. 2.16. Nowe oznakowanie szlaku turystycznego w okolicach Haugesund w Norwegii: kolor ścieżki przedstawiony jest w kwadracie z wędrującym turystą (fot. B. Włodarczyk, 2014)

wszystkie oznaczane były czerwoną literą T (znajdująca się w logo DNT). Ze względu na znaczący przyrost liczby pieszych szlaków turystycznych od kilku lat rozpoczęto dodawanie do czerwonej litery kolor. Turyści często też wznoszą kamienne kopczyki, aby łatwiej było odnaleźć szlak w terenie (ryc. 2.15). W niektórych miejscach trasy mogą być oznaczone czerwonymi pierścieniami na pniach drzew lub słupach, a w lasach wzdłuż wybrzeża czerwone znaki bywają zastąpione namalowanym niebieskim paskiem.

Dodatkowo zimą w górach używa się gałązek lub plastikowych tyczek, by specjalnie oznaczyć około 7 tys. km tras (w skali całego kraju) w sytuacji, gdy zwykłe znakowanie jest ukryte pod śniegiem.

Odległości między sąsiednimi znakami powinny być na tyle małe, by przebieg szlaku można było odnaleźć nawet we mgle czy w deszczu, które są dosyć częstymi zjawiskami w norweskich górach i stanowią główne zagrożenie dla niedostatecznie wyposażonych turystów. Trzeba jednak przyznać, że odpowiednio częste rozmieszczenie znaków nie jest regułą, a wiele szlaków (zwłaszcza pozostających poza gestią DNT) jest w ogóle nieoznaczonych. Norweskie systemy znakowania tras dążą bowiem do jak największego wpasowania się w otaczające środowisko i wykorzystania naturalnych materiałów, nawet kosztem widoczności znaków i pośrednio bezpieczeństwa turystów. Dlatego podczas wędrówek w Norwegii konieczne jest posiadanie dokładnych map.

Sezon wycieczek pieszych zależy od położenia geograficznego, wysokości bezwzględnej i odległości od morza, ale generalnie przypada na okres od maja do października, czyli na czas bez pokrywy śnieżnej, choć na wybrzeżu dzięki wpływowi Prądu Zatokowego turystyka piesza możliwa jest w zasadzie przez cały rok. Szczyt ruchu na szlakach przypada na lato i wczesną jesień. Zarówno

Norweskie Stowarzyszenie Trekingowe, jak i Norske Bygdeopplevelser (organizator imprez turystycznych) oferują każdego roku kilkaset pieszych wycieczek górskich z przewodnikiem (Górskie wędrówki w Norwegii b.r.w.).

W Norwegii bardzo popularne są trasy dla narciarzy biegowych, zaczynające się często już na rogatkach miast. Dostępne są dla turystów nawet o przeciętnych umiejętnościach. Tylko w okolicach Oslo jest ok. 2600 km takich szlaków, zaś w całym kraju – nawet 30 tys. km. Trasy do narciarstwa biegowego znajdują się w większości ośrodków sportów zimowych, takich jak Geilo, Hemsedal i Trysil, oferując gościom możliwość połączenia narciarstwa biegowego z alpejskim i z innymi zimowymi atrakcjami.

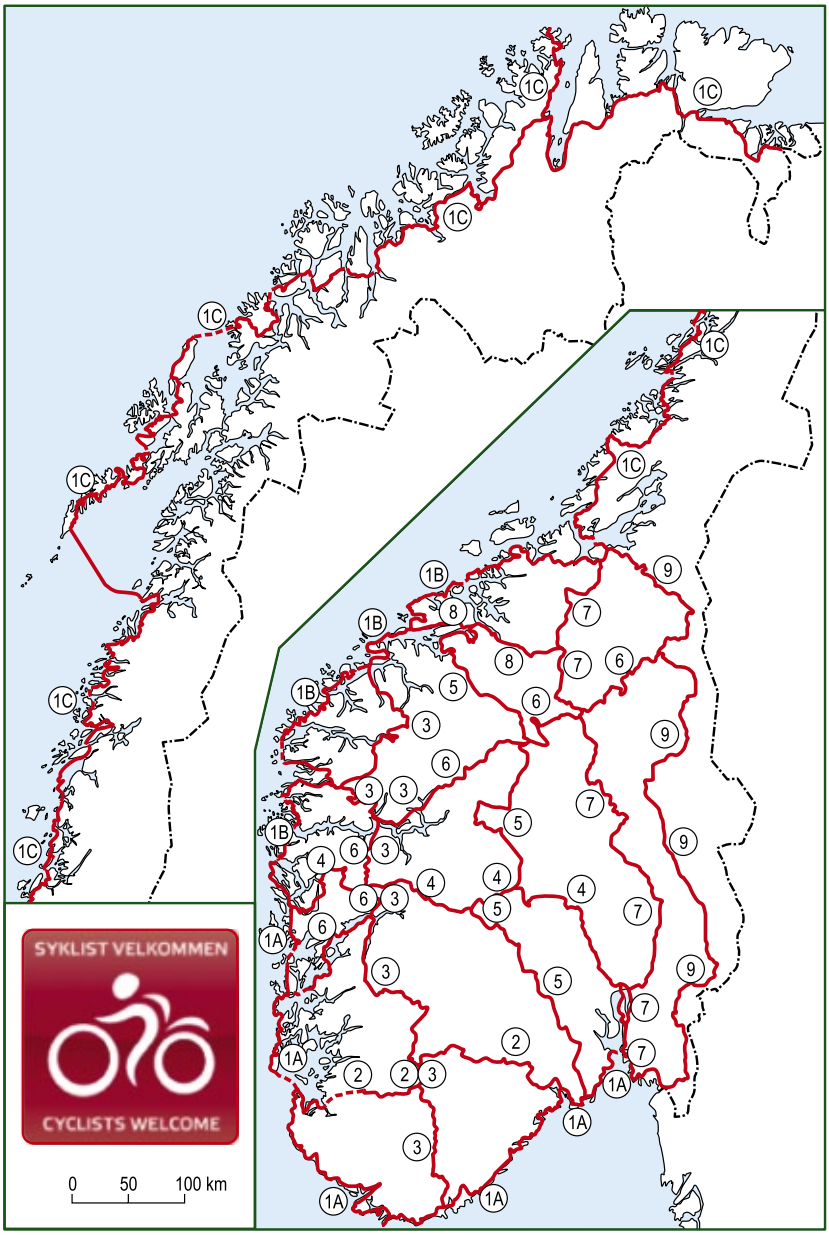
Szlaki narciarskie w dużym stopniu pokrywają się z trasami dla piechurów, a funkcję zasypanych przez śnieg kopczyków i liter T przejmują tyczki (ryc. 2.17). Trasy te zwykle mają przygotowane dwa tory, po jednym w każdym kierunku, a niektóre są oświetlone, co wiąże się z bardzo krótkim zimowym dniem. Wzdłuż nich rozmieszczono szałasy, w których można posilić się i odpocząć podczas wędrówki. Utrzymaniem całej infrastruktury poza DNT zajmuje się Norweski Związek Narciarski (*Skiforeningen*) (Evensberget 2011).

Ryc. 2.17. Wyznaczanie tras narciarskich za pomocą tyczek i narciarz na szlaku, za: http://artikkel.ut.no

Do najbardziej znanych i popularnych tras narciarskich w Norwegii należą:

- Szlak Trolli – ciągła, dobrze oznakowana trasa, która biegnie z Hovringen w górach Rondane na północy, przez Ringebufjellet, do Lillehammer na południu. Liczy 170 km i przebiega przez malownicze obszary z dziewiczą przyrodą. Trasa jest bardzo urozmaicona, na niektórych odcinakach ma nawet charakter wysokogórski. Jest udostępniana jedynie sezonowo: od 1 lutego aż do okresu krótko po Wielkanocy.
- Szlak Peer Gynta – dobrze oznakowany i przygotowany szlak, który przekracza góry po zachodniej stronie Gudbrandsdalen, w pobliżu znanych ośrodków narciarskich: Espedalen, Fefor, Gala, Lauvasen i Skei, oraz parków narodowych: Jotunheimen, Rondane i Dovrefjell. Szlak ten jest często wykorzystywany podczas rodzinnych wypraw na nartach przez trochę bardziej zaawansowanych biegaczy. Wzdłuż trasy dość regularnie rozmieszczone są schroniska górskie i hotele.
- Finnmarksvidda – to największy w Norwegii płaskowyż (o pow. 22 tys. km^2) położony na północy kraju. Umożliwia uprawianie narciarstwa arktycznego i niczym nieograniczoną wędrówkę przez bezludną, bezkresną tundrę. Największą atrakcją takich wędrówek są wspaniałe zorze polarne.

Szlaki rowerowe w Norwegii nie łączą się w jednolitą sieć, a rowerzyści powszechnie wykorzystują drogi publiczne. Trzeba jednak pamiętać, że nie wszystkie drogi są dostępne dla rowerzystów. Dotyczy to m.in. tuneli drogowych czy tras o dużym natężeniu ruchu.



Ryc. 2.18 Krajowe trasy rowerowe w Norwegii,
za: www.cyclingnorway.no/en/national-cycle-routes

Turystyka rowerowa w Norwegii po 1998 r. zaczęła rozwijać się dynamicznie. Powstały wtedy tzw. krajowe trasy rowerowe (*nasjonale sykkelruter* – ryc. 2.18), zaczęto wydawać poradniki, przewodniki i mapy rowerowe, uruchomiono tematyczne strony internetowe. Powstały też hotele przyjazne dla rowerzystów.

W marcu 2014 r. istniało 10 długodystansowych szlaków rowerowych przecinających Norwegię wzdłuż i w poprzek: 1. Svinesund – Kirkenes, 2. Porsgrunn – Stavanger, 3. Kristiansand – Setesdal – Hardanger, 4. Bergen – Finse – Oslo, 5. Larvik – Kongsberg – Geilo, 6. Røros – Hardanger, 7. Halden – Oslo – Nidaros, 8. Oppdal – Molde, 9. Halden – Trondheim, 10. Northcape – Lindesnes. Każdy z nich oznakowany jest za pomocą brązowo-białych tabliczek, na których umieszczone są numer trasy (na zielonym kwadracie), nazwy miejscowości i odległości podane w kilometrach (ryc. 2.19).

Ryc. 2.19. Oznakowanie krajowych tras rowerowych w Norwegii, za: no.wikipedia.org, www.rb.no

Od 20 lat w Norwegii na dużą skalę rozwija się też szlaki samochodowe. Projekt Narodowych Szlaków Turystycznych Norwegii (*Nasjonale Turistveger*) zaczęto realizować w 1994 r., a jego ukończenie planuje się na 2020 r. Docelowo ma powstać 18 tras o łącznej długości 2036 km. Głównym celem projektu jest zaproponowanie turystom samochodowym atrakcyjnych tras alternatywnych wobec głównych dróg, wyróżniających się nie tylko widokami (prowadzą wzdłuż wybrzeży, fiordów i gór), ale też walorami architektonicznymi. W związku z tym powołano specjalną radę architektury i wybrano zespół międzynarodowych architektów, którzy zaprojektowali wiele budowli, zwłaszcza punktów widokowych i parkingów, często położonych w miejscach rozpoczynania górskich wędrówek.

Ryc. 2.20. Strona internetowa Narodowych Szlaków Turystycznych Norwegii (Nasjonale Turistveger), za: http://www.nasjonaleturistveger.no/en

Projekt nie zakłada budowy nowych dróg, lecz wyposażenie, oznakowanie i promocję już istniejących. Cała inwestycja jest finansowana głównie przez norweski rząd i pochłonie około 3,5 biliona koron norweskich (*Narodowe szlaki...* b.r.w.).

Wielka Brytania

Wielka Brytania często wymieniana jest jako idealna destynacja dla turystów kwalifikowanych cechujących się różnymi umiejętnościami i zainteresowaniami (Dylewski, Czub 2007; *Walking in Britain* b.r.w.; Wielka Brytania 1996),

ale trzeba pamiętać, że charakter wędrówek w tym państwie jest wyraźnie inny niż w Europie kontynentalnej. Wpływ na to mają zwłaszcza stosunki własnościowe – większość terytorium kraju należy do farmerów, właścicieli ziemskich i funduszy emerytalnych, w związku z czym dostęp do potencjalnych miejsc wypoczynku jest ograniczony i obwarowany licznymi regulacjami prawnymi (a także obyczajowymi). Generalnie nie wolno schodzić ze szlaków turystycznych bez względu na to, którędy przebiegają, co wynika ze skrupulatnie przestrzeganych zasad ochrony własności, których złamanie (ang. trespassing) traktowane jest bardzo poważnie i bywa surowo karane. Jedynie w słabo zaludnionej Szkocji dostęp do większości terenów i akwenów jest swobodny pod warunkiem uprawiania wędrówek pieszych, jazdy na rowerze, jazdy konnej lub wodnych form aktywności w celach rekreacyjnych lub edukacyjnych, choć nadal część dróg i niektóre tereny prywatne pozostają niedostępne. Dodatkowo w Szkocji występują także pewne ograniczenia w wędrówkach w czasie sezonu łowieckiego na kuropatwy i jelenie oraz w okresie narodzin jagniąt.

Trzeba podkreślić długie tradycje rozwoju turystyki kwalifikowanej w Wielkiej Brytanii. Już w 1857 r. powstała w Londynie pierwsza organizacja turystyczna na świecie, Klub Alpejski. Turystów pieszych zrzesza dziś m.in. *Ramblers' Association*, które wydaje własne czasopismo i przewodniki po miejscach noclegowych, oraz *Backpackers' Club*, zaś turystów rowerowych skupia m.in. *Cyclists' Touring Club*, największa organizacja rowerowa w Wielkiej Brytanii, która także wydaje swoje czasopismo, oferuje mapy i sporządza wykaz wypożyczalni rowerów na terenie całego kraju, a nawet prowadzi działalność ubezpieczeniową.

Jednak wyznaczaniem i utrzymywaniem szlaków turystycznych zajmuje się w skali państwa *Countryside Commission* (Komisja Krajobrazowa), będąca oficjalnym doradcą rządu w kwestiach ochrony i udostępniania środowiska. Istotną rolę w tworzeniu sieci szlaków odgrywa też *Forestry Commission* (Komisja Leśnictwa) i instytucja charytatywna *National Trust*, posiadająca w wieczystym użytkowaniu większość (ponad 248 tys. ha) najcenniejszych pod względem przyrodniczym i kulturowym terenów udostępnianych turystycznie (Anglia 2007). Jej celem jest popularyzowanie i ochrona tradycji, krajobrazu i zabytków Zjednoczonego Królestwa. W Szkocji jej odpowiednikiem jest National Trust for Scotland, a tamtejszymi szlakami opiekują się ponadto *Forestry Commission Scotland i Scottish Rights of Way Society*. W mniejszej skali znakowaniem i utrzymaniem tras zajmują się także miejscowe władze bądź inne lokalne lub narodowe stowarzyszenia związane z ochroną przyrody. Pomoc w tym względzie zapewnia również *British Trust for Conservation Volunteers*, który co roku organizuje około 600 wyjazdów wakacyjnych mających na celu konserwację terenów cennych przyrodniczo (m.in. remonty szlaków turystycznych, naprawy ogrodzeń) (Locke, Cavendish, Rogerson 1997). Taka

mozaika gestorów prowadzi do ogromnej różnorodności zasad wyznaczania szlaków turystycznych.

W Wielkiej Brytanii istnieje kilka kategorii szlaków turystycznych, przy czym podział jest nieco inny niż w pozostałych państwach opisanych w rozdziale. Wynika on głównie z tradycji, a trzeba podkreślić, że brytyjskie szlaki często wiodą drogami istniejącymi i znanymi już od stuleci. Szlaki piesze określane są jako public footpaths i mogą być wykorzystywane wyłącznie przez piechurów. Wytyczono je we wszystkich rejonach Wielkiej Brytanii o bardziej zróżnicowanej rzeźbie – nie tylko wśród wzgórz i gór, ale też wzdłuż wybrzeży, w dolinach rzek, na wrzosowiskach, a także na terenach przemysłowych bogatych w zabytki techniki. Do jazdy na rowerze mogą służyć specjalne, choć nadal nieliczne, trasy rowerowe (*cycleways*)[6] oraz tzw. ścieżki dostępne dla jeźdźców (*bridleway*), przy czym na nich pierwszeństwo mają właśnie jeźdźcy na koniach, a następnie turyści piesi. Rowerzyści mogą również wykorzystywać rzadziej występujące drogi typu *byway open to all traffic* (droga lokalna z ruchem pojazdów) oraz *restricted byway* (droga lokalna z ruchem pieszych), przy czym muszą na nich ustępować pierwszeństwa (odpowiednio: samochodom i pieszym). Rowerzyści często korzystają też z regularnych dróg podrzędnych kategorii B. O powyższych zasadach trzeba bezwzględnie pamiętać, ponieważ prawa dostępu (*rights of access*) są bardzo ściśle przestrzegane i w żadnym wypadku nie wolno jechać rowerem po szlaku pieszym. Istnieją też trasy koncesjonowane (*permissive footpath/bridleway, concessionary path, courtesy path*), które nie są objęte powszechnymi prawami dostępu, a są udostępniane tylko czasowo, zależnie od woli właściciela, zwykle na podstawie odrębnych umów (Dylewski, Czub 2007).

Turystyka rowerowa w Wielkiej Brytanii powoli zyskuje na popularności, jednak nadal uznawana jest za zajęcie niszowe, a rowerzyści traktowani są z niechęcią przez kierowców. Powołana została specjalna agenda rządowa *Sustrans* zajmująca się budową i utrzymaniem dróg i szlaków rowerowych o znaczeniu krajowym, finansowanych centralnie (Boroński 2007). Forestry Commission na terenie całego kraju wytyczyła kilkaset kilometrów tras rowerowych, powstały też trasy długodystansowe, wybrane, określane jako narodowe (*national cycle route*). Pomimo tych działań turystyka rowerowa w Wielkiej Brytanii jest jeszcze zdecydowanie mniej popularna, niż np. w Republice Czeskiej czy Niemczech.

W związku z mnogością gestorów trudno wskazać jakieś dominujące sposoby wyznaczania szlaków turystycznych w Wielkiej Brytanii. Generalnie większość tras, zwłaszcza rowerowych, wykorzystuje istniejące już drogi. Zdarzają się jednak sytuacje, kiedy cała lokalna sieć szlaków oparta jest o ścieżki zbu-

[6] Trasy te dzieli się na prowadzące drogami publicznymi, jednak zwykle podrzędnymi (ang. on road cycle routes), oraz wolne od ruchu samochodowego (ang. traffic-free cycle routes).

dowane specjalnie w celach turystycznych. Dotyczy to jednak niewielkich pod względem powierzchni terenów cennych przyrodniczo, zalesionych, dotychczas tylko w małym stopniu wykorzystywanych gospodarczo, a obecnie pozostających w zarządzie stowarzyszeń turystycznych i budzących duże zainteresowanie turystów. W takich miejscach, zazwyczaj w ramach jednorazowej akcji, buduje się zespół ścieżek, zwykle uzupełniając je dodatkową infrastrukturą (ławki, miejsca odpoczynkowe, barierki). Przykładem mogą być niektóre fragmenty wzgórz Malvern w zarządzie fundacji Malvern Hill Conservators oraz szlaki w części doliny Glen Coe, będącej własnością *National Trust for Scotland*.

Ryc. 2.21 Przykładowe oznakowanie szlaków w Wielkiej Brytanii, za: Waymarking in Europe (2013)

W wyższych partiach górskich (na terenach pozbawionych lasów, kamienistych) występują w zasadzie dwa rodzaje szlaków: poprowadzone po specjalnie wybudowanych, wygodnych ścieżkach o równej nawierzchni kamiennej, gliniastej, piaszczystej lub mieszanej, ze schodami na stromych odcinkach, oraz niewykorzystujące w ogóle żadnej ścieżki, na których ruch nie jest skanalizowany, a turyści mogą wędrować swobodnie po grzbiecie lub szerokim pasie stoku, prowadzeni przez kolejne kopczyki kamieni. Generalnie można stwierdzić, że im szlak bardziej uczęszczany, tym częściej prowadzi specjalnie przygotowaną ścieżką i lepsza jest jego nawierzchnia. Pośrednio ta zależność wiąże się też z wysokością bezwzględną i oddaleniem od zabudowań.

Szlaki turystyczne w Wielkiej Brytanii – poza nielicznymi wyjątkami – nie są oznaczone w sposób, do którego przyzwyczajony jest polski turysta, co zmusza do uważnego korzystania z map. Nie ma znaków na drzewach czy skałach, a jedynym elementem wskazującym trasę są zwykle różnej formy drogowskazy umieszczane na ważniejszych skrzyżowaniach dróg i szlaków. Czasem mają one postać zainstalowanych na słupie drewnianych tabliczek ze strzałkami (ryc. 2.22), wskazującymi drogę do konkretnych miejsc, ewentualnie z podaniem odległości w milach, często jednak jest to tylko drewniany palik, na którym wyrzeźbiono niewielkie strzałki wskazujące kierunek dalszej wędrówki. Umieszczone centralnie w zielonych lub białych kołach strzałki są koloru żółtego (w przypadku

Ryc. 2.22 Drogowskaz szlaku pieszego w Walii, na terenie Parku Narodowego Snowdonia, fot. K. Kołodziejczyk

szlaków przeznaczonych wyłącznie dla turystów pieszych) lub niebieskiego (dla tras typu bridleway, po których można poruszać się pieszo, konno i rowerami) (ryc. 2.21). Poza drogowskazami strzałki można czasami spotkać na tzw. przełazach (ryc. 2.23), czyli bardzo zróżnicowanych pod względem konstrukcyjnym przejściach przez mury i płoty rozdzielające sąsiednie własności. Niektóre szlaki mają swoje symbole, wtedy one dodatkowo pojawiają się na drogowskazach, ewentualnie w przypadku tras długodystansowych umieszczane są na nich stylizowane żołędzie (jako małe plakietki lub wyrzeźbione), będące symbolem organizacji National Trust, która opiekuje się większością tego typu dróg. W Szkocji miejsce żołędzi zajmują kwiaty ostu, wskazujące na *National Trust for Scotland* jako zarządcę trasy.

Ryc. 2.23 Przykłady przełazów w Parku Narodowym Lake District w Anglii: a) drewniane schodki z plakietką szlaku pieszego na stopniach i z drewnianym kierunkowskazem, b) przejście przez kamienny murek wraz z drogowskazem, fot. K. Kołodziejczyk

Od tych ogólnych prawidłowości istnieje wiele wyjątków, co wynika ze wspomnianej wcześniej różnorodności podmiotów zajmujących się szlakami turystycznymi. Lokalnie istnieją szlaki znakowane na podobnych zasadach jak w Europie Środkowej – turysta prowadzony jest od znaku do znaku i tak naprawdę poza planowaniem wędrówki nie musi korzystać z mapy. Odmienna jest jednak forma znaków, które wyjątkowo rzadko malowane są na drzewach, a najczęściej przyjmują formę drewnianych palików, których górna część otoczona jest kolorowym paskiem (lub kilkoma paskami w przypadku łącznego przebiegu kilku szlaków, ryc. 2.24). Dobór barw jest bardzo różny. Wadą tego systemu jest ograniczona możliwość oznaczania skrętów – na każdym węźle trzeba ustawić po dwa paliki dla każdego szlaku, na początku obu jego sekcji wychodzących z danego skrzyżowania. Czasami na słupkach zamiast kolorowych obręczy umieszcza się plakietki z symbolem szlaku.

Ryc. 2.24 Oznaczenie początkowego, wspólnego odcinka pięciu szlaków pieszych w Parku Kulturowym Padarn w Llanberis na terenie Parku Narodowego Snowdonia w Walii. Pod kolorowymi obręczami znajduje się plakietka z symbolem parku kulturowego, fot. K. Kołodziejczyk

Wyrazem zainteresowania brytyjskich turystów terenami niezurbanizowanymi

było powstanie licznych ścieżek przyrodniczych (dydaktycznych). Od popularyzacji tej idei w 1963 r. w ciągu niecałych 10 lat powstało ich prawie 350, nawet na terenie odległych rezerwatów przyrody. Stworzenie tych i innych szlaków turystycznych było możliwe dzięki zmianie nastawienia do turystyki wśród niektórych właścicieli gruntów oraz zmianie polityki instytucji zarządzającej lasami państwowymi (Forestry Commission), która postanowiła odpowiedzieć na zapotrzebowanie i przystosować lasy do pełnienia funkcji rekreacyjnych i turystycznych. W efekcie tych działań już na początku lat 70. na terenach będących w zarządzie Forestry Commission było ponad 250 szlaków turystycznych, 11 kempingów, prawie 200 miejsc piknikowych, ponad 20 centrów informacyjnych i prawie 100 miejsc widokowych, w tym specjalnych wież (Patmore 1973). Obecnie tego typu infrastruktury w lasach jest znacznie więcej dzięki powstaniu nowych urządzeń i objęciu opieką przez wspomnianą instytucję wybranej bazy prywatnej. Miejsca piknikowe powstawały też dzięki finansowaniu przez Countryside Commission, która dążyła do tworzenia zagospodarowania typu „dzbanków z miodem" (skupienie większości infrastruktury w kilku wybranych punktach). Działania te wynikały z wydanej w 1968 r. nowej wersji National Parks and Access to the Countryside Act, która umożliwiała tworzenie tzw. country parks (Wall, Mathieson 2006).

Szlaki długodystansowe w Wielkiej Brytanii

Do najpopularniejszych tras pieszych w Wielkiej Brytanii należą niektóre szlaki długodystansowe (*long distance footpaths*), które nazywane są tak wyłącznie wtedy, jeśli ich długość wynosi co najmniej 32 km (20 mil). Najważniejsze określane są jako trasy narodowe (ang. national trails). Cechują się one lepszym oznakowaniem niż pozostałe trasy. Szlaki długodystansowe prowadzące przez tereny górskie i pagórkowate to m.in.:

- *West Highland Way* (Szlak Wyżyny Zachodnioszkockiej) – 153 km trudnego szlaku z Milngavie w pobliżu Glasgow przez Glen Coe do Fort William na północy, podzielonego na 14 odcinków dostępnych drogami publicznymi, atrakcjami są jeziora (zwłaszcza Loch Lomond) i wrzosowiska;
- *Southern Upland Way* (Szlak Wyżyny Południowoszkockiej) – najdłuższy, liczący 341 km szlak Szkocji, przebiegający od wybrzeża do wybrzeża, często przez tereny znacznie oddalone od siedzib ludzkich, wymagający dobrego przygotowania;
- *Great Glen Way* (Szlak Wielkich Dolin) – 120-kilometrowa trasa z Fort William do Inverness, mijająca słynne Loch Ness;
- *Speyside Way* – szlak o długości 140 km na północnym wschodzie kraju z gór Cairngorms do Moray Firth, prowadzi doliną słynną z destylarni whisky;
- *Pennine Way* – Droga Pennińska była pierwszym długodystansowym szlakiem turystycznym wyznaczonym w Wielkiej Brytanii; ta dość trudna, ale bardzo popularna trasa ma 429 km i wiedzie wśród rozległych wrzosowisk z Edale w Parku Narodowym Peak District przez parki narodowe Yorkshire Dales i Northumberland, by po przekroczeniu granicy ze Szkocją zakończyć się w Kirk Yetholm;

Z racji ukształtowania kraju większość szlaków turystycznych ma charakter nizinny, lecz mimo tego cieszą się one nie mniejszym zainteresowaniem niż trasy górskie.

Szczególnie popularne są wędrówki wzdłuż wybrzeża, zwłaszcza jego klifowych odcinków, odznaczających się znacznymi deniwelacjami (nawet do 100 m). Najważniejsze szlaki nizinne to:

- *Hadrian's Wall Path* – trasa o długości 134 km wzdłuż Muru Hadriana;
- *Pembrokeshire Coastal Path* – 229-kilometrowy szlak wzdłuż klifów zachodniego wybrzeża Walii, z Amroth nad zatoką Carmarthen do St. Dogmaels koło Cardigan, prawie w całości wiedzie przez obszar Parku Narodowego Pembrokeshire Coast;
- *Southwest Coastal Path* – najdłuższy szlak Wielkiej Brytanii (1008 km), okrążający wzdłuż wybrzeża Dewon i Kornwalię; jego skrajne punkty to Minehead na północnym wybrzeżu Somerset oraz Poole Harbour w Dorset;
- *South Downs Way* – urozmaicony szlak o długości 162 km z Eastbourne na południowym wybrzeżu do Winchesteru w głębi lądu, w całości dostępny dla pieszych, rowerzystów i jeźdźców;
- *North Downs Way* – licząca 227 km starożytna droga pielgrzymia, biegnąca niskimi wzgórzami z Farnham w Surrey do Dover i Folkestone w hrabstwie Kent;
- *Thames Path* – trasa nad Tamizą o długości 341 km, łącząca Londyn i Kemble w Gloucerstershire, gdzie znajdują się źródła rzeki.

Z kolei do najbardziej znanych długodystansowych tras rowerowych, prowadzących zwykle bocznymi drogami lub specjalnie wytyczonymi ścieżkami rowerowymi, należą:

- *Sea-to-Sea* (C2C) – 224-kilometrowa równoleżnikowa trasa od morza do morza w relacji Whitehaven/Workington – Newcastle/Sunderland;
- Cornish Way o długości 197 km, z Bude na przylądek Land's End;
- trasa Severn–Thames o długości 205 km, z Gloucesteru do Reading;
- *Lôn Las Cymru* (Narodowy Szlak Walijski) – wyżynno-górska trasa łącząca oddalone o 480 km półwysep Holyhead i miasto Chepstow, przecinająca całą Walię z północy na południe;
- *Lôn Geltaidd* (Szlak Celtycki) – szlak w południowej Walii o długości 298 km, łączący Fishguard z Severn Bridge.

Na niektórych długodystansowych szlakach pieszych i rowerowych można skorzystać z usług przewozu bagaży do kolejnych miejsc noclegu.

Źródło: opracowanie autorów na podstawie: A. Dylewski, K. Czub 2007, R. Humphreys, D. Reid 2004, Walking in Britain b.r.w.; Wielka Brytania 1996.

2.2.4. Państwa byłej Jugosławii i Austria

W państwach byłej Jugosławii najczęściej spotykanym oznakowaniem pieszych szlaków turystycznych jest białe kółko otoczone czerwonym okręgiem. W zależności od kraju różnią się one wielkością. Przykładowo, w Chorwacji średnica znaku wynosi 120 mm, a średnica wewnętrznego białego koła – 60 mm (ryc. 2.26–30). W Serbii zaś koła są mniejsze (Waymarking in Europe 2013). W przypadku rozgałęzienia szlaku znak posiada czerwone „wypustki", wskazujące właściwy kierunek marszu. Spotyka się także znaki podłużne składające się z trzech czerwono-biało-czerwonych pasków (dł. 150–200 mm,

Ryc. 2.25 Znaki na szlakach turystycznych Austrii i krajów byłej Jugosławii, za: Waymarking in Europe (2013)

szerokość po 30 mm każdy). Na cienkich drzewach i metalowych rurkach dla lepszej widoczności stosuje się „podwojenie" znaku (pięć pasków: trzy czerwone i pomiędzy nimi dwa białe).

Na czerwonych tablicach informacyjnych (ryc. 2.28) podaje się zapisane białymi literami szacowane czasy przejść (w minutach i godzinach).

W przypadku europejskich długodystansowych szlaków turystycznych stosuje się te same znaki, ale z żółtym kółkiem w centrum.

Znakowaniem i utrzymaniem szlaków turystycznych w Chorwacji zajmuje się Chorwacki Związek Alpinistyczny (*Hrvatski Planinarski Savez* – HPS). Nadzór nad prawidłowością prac sekcji odpowiadających za poszczególne pasma górskie sprawuje specjalna Komisja ds. szlaków turystycznych HPS. Najważniejszymi projektami w ostatnich latach było powstanie: Chorwackiego Szlaku Górskiego (*Hrvatska Planinarska Obilaznica* – HPO) i Velebitskiej Drogi Górskiej (*Velebitski planinarski put* – VPP).

Ryc. 2.26 Znaki szlaków turystycznych w górach Chorwacji, archiwum autorów

Ryc. 2.27 Typowe oznakowanie szlaków turystycznych w Słowenii, www.gore-ljudje.net, http://www.slovenia.info

Chorwacki Szlak Górski został otwarty w 2000 r. z okazji 125. rocznicy turystyki górskiej w tym kraju. W tej chwili jest to najważniejszy i najbardziej popularny szlak turystyczny w Chorwacji. Posiada 152 punkty kontrolne na szczytach pogrupowanych na 20 obszarów. Potwierdzając w nich swoją obecność w specjalnym dzienniczku, można zdobywać kolejne odznaki (brązową, srebrną, złotą).

Ryc 2.28 Tabliczki informacyjne na szlaku w Słowenii, hikinginfinland.com

Velebitska Droga Górska jest z kolei najciekawszą trasą wysokogórską w Chorwacji. Liczy około 145 km i przebiega przez najbardziej atrakcyjne partie pasma Velebit (w tym parki narodowe Welebitu Północnego i Paklenica). Na przejście

VPP potrzeba z reguły dziewięć dni. Na drodze znajdują się punkty kontrolne (22), których zdobycie również nagradzane jest odznakami.

Oczywiście zarówno Chorwacki Szlak Górski, jak i Velebitska Droga Górska oznaczone zostały tradycyjnymi czerwono-białymi kołami, które znalazły się także w logotypach tych szlaków turystycznych (ryc. 2.29).

Ryc. 2.29 Loga Chorwackiego Szlaku Górskiego (HPO) i Velebitskiej Drogi Górskiej (VPP), za: www.hps.hr

W związku ze znaczną górzystością Austria może pochwalić się bardzo rozbudowaną siecią znakowanych szlaków turystycznych (ok. 50 tys. km). Trasy zostały wyznaczone przez poszczególne oddziały terenowe Austriackiego Towarzystwa Alpejskiego (*Österreichischer Alpenverein* – ÖAV) i w większości przypadków (dotyczy szlaków pieszych) ich znaki składają się z trzech poziomych pasków długości 200 mm. Rzadziej stosuje się inne kolorowe znaki na białym tle, zaś na ścieżkach wysokogórskich w znalezieniu drogi pomagają drewniane paliki umieszczone na szczytach kamiennych kopczyków (lub same kopczyki).

Ryc. 2.30 Dinara (1831 m n.p.m.) – najwyższy szczyt Chorwacji, za: http://www.hps.hr/info/hrvatska-planinarska-obilaznica

Główne szlaki piesze mają oznaczenia liczbowe i niektóre przecinają cały kraj. Trasy ponadregionalne o przebiegu równoleżnikowym posiadają numery od 01 do 04, zaś te o przebiegu południkowym – od 05 do 10; wszystkie inne długodystansowe trasy mają wyróżniki trzycyfrowe. Cały system uzupełniają krótsze, jednodniowe trasy (tzw. dzienne toury). Wszystkie numery umieszcza się na środkowym, białym pasku, ale zwykle tylko przed i za skrzyżowaniami dróg (*Učebné texty pre značkárov* 2006).

Ryc. 2.31 Typowe oznakowanie górskich szlaków pieszych w Austrii, drogowskazy i znak na skale, za: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:13schild50

Uzupełnieniem gęstej sieci szlaków jest około 900 obiektów o charakterze schroniska, z czego 270 należy do

ÖAV. Do punktów wyjścia na niektóre popularne szlaki turystów dowożą specjalne autobusy (Kurek 2004).

Austriackie szlaki rowerowe dzielą się na dwie kategorie: główne, łatwiejsze trasy prowadzące dolinami i wzdłuż linii kolejowych, oraz trudniejsze, odchodzące od nich w kierunku wyższych partii gór. Dzięki temu cały system jest atrakcyjny zarówno dla rodzin z dziećmi i turystów podróżujących z sakwami, jak i dla rowerzystów wyczynowych (sportowych). Szlaki rowerowe w Austrii oznacza się trzema kolorami, zależnie od skali trudności (analogicznie do narciarskich tras zjazdowych): niebieskim – trasy łatwe, czerwonym – umiarkowanie trudne, zaś czarnym – trudne (Werner 2010).

2.3. Międzynarodowe szlaki turystyczne

Postępująca integracja państw europejskich, rozwój środków transportu i ułatwienia w podróżowaniu (np. układ z Schengen, patrz ramka) sprawiają, że szlaki turystyczne coraz częściej przekraczają granice. Podejmowane są próby łączenia (integracji) różnych krajowych sieci szlaków (np. na pograniczu polsko-czeskim), a także wytyczania nowych ponadnarodowych tras o zasięgu kontynentalnym, liczących kilkaset, a nierzadko nawet kilka tysięcy kilometrów. Wśród tych ostatnich na szczególną uwagę zasługują:

– długodystansowe szlaki piesze (*E-paths*),
– długodystansowe szlaki rowerowe EUROVELO,
– Europejskie Szlaki Kulturowe,
– Greenways (Zielone Szlaki).

Ryc. 2.32 Europejski Związek Wędrownictwa: logo EWV-ERA, logo europejskich szlaków wędrówkowych (tu: E3), logo Eurorando 2016 w Szwecji (cyklicznego zlotu członków EWV-ERA).

Tworzeniem i utrzymaniem sieci transgranicznych, **długodystansowych szlaków pieszych** (*E-paths*) zajmuje się Europejski Związek Wędrownictwa (niem. *Europäische Wandervereinigung* – EWV, ang. *European Ramblers' Association* – ERA). Powstał on w 1969 r. w Niemczech, a jego główna siedziba mieści się w Kassel. Obecnie zrzesza 55 towarzystw turystycznych z 30 państw Europy (reprezentantem Polski od 1990 r. jest PTTK).

Przykłady integracji sieci szlaków turystycznych wzdłuż granic państwowych po rozszerzeniu strefy Schengen

Wstąpienie Polski i kilku innych państw do strefy Schengen pod koniec 2007 r. stworzyło duże możliwości rozwoju sieci szlaków turystycznych w strefie przygra-

nicznej poprzez reorganizację i integrację systemów szlaków rozwijających się dotychczas z osobna w dwóch sąsiadujących państwach oraz wyznaczanie nowych szlaków, w tym tras transgranicznych. Celem powinno być przede wszystkim bardziej efektywne udostępnienie przygranicznych fragmentów Sudetów i Karpat, należących do najbardziej atrakcyjnych części obu pasm, tak by można było swobodnie poznawać walory turystyczne po obu stronach granicy. Z jednej strony chodzi tu więc o ułatwienie przejścia lub przejazdu do drugiego państwa bez potrzeby korzystania z nieznakowanych ścieżek. Można to uzyskać, wyznaczając nowe szlaki lub zmieniając przebieg już istniejących (i tworząc nowe węzły). Z drugiej strony powinniśmy dążyć do unikania sytuacji, gdy przecinką graniczną prowadzą – czasem na znacznej długości – dwa równoległe szlaki: polski oraz czeski lub słowacki, co w obecnej sytuacji jest tylko niepotrzebnym mnożeniem bytów, niewnoszącym żadnej nowej oferty dla turystów kwalifikowanych.

Szlaki graniczne (prowadzące wzdłuż przecinki granicznej) powstawały głównie w latach 90. XX w. (tylko w wyjątkowych sytuacjach wcześniej) zarówno po polskiej, jak i po czeskiej czy słowackiej stronie granicy. Zgodnie z obowiązującym wówczas prawem stanowiły jedyną możliwość poruszania się wzdłuż przecinki granicznej, a w konsekwencji wędrówki wzdłuż najwyższych grzbietów i zdobycia wielu kulminacji. Wynikały stąd dość intensywne prace znakarskie w tym zakresie, czego najlepszym efektem są zielone znaki w Sudetach prowadzące w pobliżu granicy lub samą granicą na długości aż 290 km (w kilku odcinkach; plan połączenia ich w jeden szlak nigdy nie został zrealizowany). Trzeba jednak pokreślić, że nie zawsze prowadzenie ich ściśle wzdłuż przecinki granicznej przez wiele kilometrów było potrzebne i podwyższało ich atrakcyjność turystyczną. W związku z brakiem możliwości przekraczania granicy szlaki takie w wielu miejscach malowano po obu jej stronach, choć w rzeczywistości turyści wędrowali jedną ścieżką, wijącą się raz po jednej, raz po drugiej stronie słupków granicznych. Obecnie jednak te obostrzenia zostały zniesione i istnienie dwóch równoległych szlaków straciło rację bytu. Najlogiczniejszym rozwiązaniem wydaje się skasowanie jednej z tras, tak by zachować spójność sieci rozpatrywanej teraz łącznie dla obu stron granicy lub przeniesienie jednego ze szlaków na równoległe drogi z zachowaniem niezbędnych połączeń między oboma trasami. Drugie rozwiązanie może w wielu sytuacjach podwyższać atrakcyjność turystyczną sieci. Przeniesienie szlaku z grzbietu granicznego na sąsiednie stoki może udostępnić nowe punkty widokowe lub niedostępne dotychczas wychodnie skalne i źródła, czemu sprzyja budowa geologiczna i rzeźba tak Sudetów, jak i niektórych części Karpat. Potencjał dla tego typu zmian jest znaczący, gdyż odcinków przecinki granicznej, którą wiodą jednocześnie dwa szlaki, jest dość dużo. W Sudetach warto wskazać m.in. na Góry Kamienne i Złote, zaś w Karpatach – na Beskid Śląski, Żywiecki i Bieszczady.

W przypadku szlaków transgranicznych, zarówno o charakterze lokalnym, jak i ponadlokalnym, należy zadbać o ujednolicenie oznakowania i zagospodarowania, a szczególnie formy tablic informacyjnych, jeśli mamy do czynienia z trasami o charakterze tematycznym lub edukacyjnym. Niestety, często brakuje konsekwencji i turysta może mieć wrażenie, że wcale nie korzysta z jednolitej oferty (produktu turystycznego). Przykładem może być powstała w latach 2006–2009 trasa Szlakiem Czarownic po Czesko-Polskim Pograniczu, związana z procesami o czary, których fala w XVII w. przetoczyła się przez władane przez biskupów wrocławskich księstwo nyskie. Liczy aż 233 km (z czego 95 km po stronie polskiej i 138 km po stronie czeskiej) i łączy Paczków z Mohelnicą na Morawach, mijając m.in. Otmuchów, Nysę, Głuchołazy, Zlaté Hory, Jeseník, Velké Losiny i Šumperk. Szlak ma odmienne

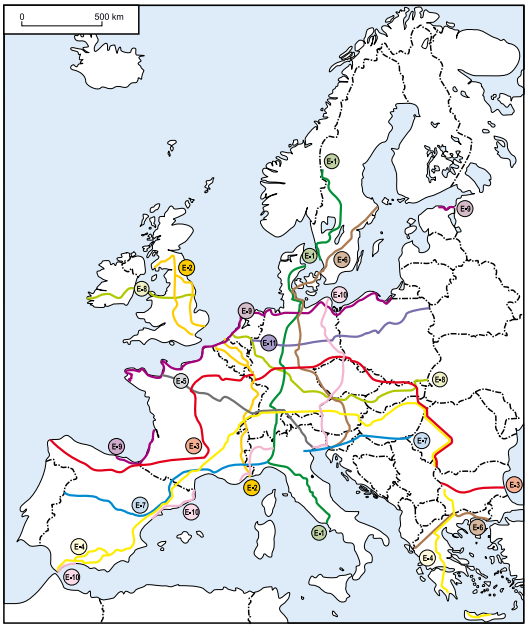
znakowanie w obu krajach – w Polsce jest to zwykły czarny szlak rowerowy, natomiast w Republice Czeskiej traktowany jest jako długodystansowy szlak szosowy i posiada oznakowanie zbliżone do regularnych znaków drogowych (pomijając już fakt, że u naszych południowych sąsiadów w ogóle nie stosuje się koloru czarnego do znakowania szlaków). Zróżnicowana jest też szata graficzna tablic informacyjnych rozstawionych przy szlaku, co tylko częściowo można wytłumaczyć innym okresem ich powstania (polski odcinek został zrealizowany w latach 2008–2010, natomiast czeski istniał już od 2006 r.). Niestety, w naszym kraju dużo niższa jest też jakość merytoryczna przekazywanych na panelach treści. Jako pozytywny przykład może posłużyć zlokalizowana na pograniczu czesko-austriackim sieć pięciu transgranicznych tematycznych tras rowerowych w formie pętli, które powstały w wyniku współpracy miast Znojmo i Retz. Przebiegają na terenie i w otoczeniu Parku Narodowego Podyjí. Każda trasa ma swój unikatowy symbol, wykorzystywany przy tworzeniu znakowania, które prowadzone jest na takich samych zasadach po obu stronach granicy. Są to metalowe tabliczki umieszczane na słupkach na skrzyżowaniach dróg, podobnie jak w przypadku czeskich szlaków szosowych. W sytuacji, gdy nie jest możliwe zastosowanie tych samych zasad znakowania w obu krajach, wskazane jest przygotowanie na granicy tablic, które je przybliżą turystom, wykorzystując przy tym przynajmniej dwa języki (obu państw, ewentualnie także język angielski) oraz jak najwięcej symboli i piktogramów.

Ryc. 2.33 Miejsce odpoczynkowe i tablice informacyjne przy granicy państwowej między Mieroszowem a Zdoňovem w paśmie Mieroszowskich Ścian w Sudetach Środkowych, fot. K. Kołodziejczyk

Na możliwość tworzenia wspólnej infrastruktury turystycznej dla szlaków przygranicznych zwrócił uwagę już na początku lat 80. XX w. M. Staffa (1981). Patrząc na dublowanie się schronisk po obu stronach granicy w Karkonoszach (Szrenica, Przełęcz Karkonoska, Równia pod Śnieżką, Śnieżka, przełęcz Okraj), zaproponował on realizację wspólnych inwestycji, choć ze względów politycznych ta idea nie mogła objąć wtedy schronisk i wielu innych obiektów kubaturowych. Wskazał jednak na wieże widokowe, stanowiska drogowskazów, tablice informacyjne, co w pewnym stopniu zostało do dziś zrealizowane, ale też na wspólne urządzenia energetyczne, wodociągowe czy oczyszczalnie ścieków dla schronisk. Współczesne otwarcie granic państwowych i zacieśnienie współpracy transgranicznej zwiększyło możliwości tworzenia wspólnej infrastruktury turystycznej wzdłuż szlaków nadgranicznych. Mogą to być punkty odpoczynkowe i wiaty przeciwdeszczowe, lokalizowane zwy-

kle w miejscach przekraczania granicy, najlepiej dodatkowo wyposażone w tablice z mapami turystycznymi i dwujęzycznymi informacjami o nieodległych atrakcjach w obu państwach (fot. 2.38.-39.). Często taka infrastruktura tworzona jest dzięki funduszom unijnym w ramach wspólnych inicjatyw jednostek administracyjnych z obu stron gór. Jednoznacznym przejawem pełnej integracji sieci szlaków sąsiednich państw będą wspólne stanowiska kierunkowskazów, wcześniej należy jednak ujednolicić nazwy granicznych węzłów. Sprzyjać temu może podobny wygląd tabliczek drogowskazowych stosowanych przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Klub Czeskich Turystów i Klub Słowackich Turystów (choć te stosowane u obu naszych południowych sąsiadów są wyraźnie trwalsze i jednolite w skali krajów, zaś w Polsce w poszczególnych pasmach często brakuje konsekwencji). Pewnym problemem w przypadku Sudetów może być inny sposób zapisu odległości (w Polsce dla szlaków górskich stosuje się czas, w Republice Czeskiej niezależnie od typu szlaku – rzeczywiste odległości). W efekcie w paśmie tym wspólne węzły szlaków tworzone są tylko w Karkonoszach na Szlaku Przyjaźni, przy czym mieszają się na nich drogowskazy polskie i czeskie, których treść nie zawsze wzajemnie się uzupełnia. Często zdarza się też tak, że czeski zarządca szlaków wiesza po swojej stronie granicy tabliczki informujące o trasach po stronie polskiej (przedstawiają możliwości dalszej wędrówki po przekroczeniu granicy). W niektórych przypadkach w związku z brakiem lub zniszczeniem polskich tabliczek stanowią one jedyne źródło informacji o przebiegu szlaków w naszym kraju.

Jednym z celów statutowych organizacji jest zbliżanie narodów europejskich poprzez tworzenie i utrzymywanie sieci międzynarodowych szlaków turystycznych na kontynencie. Dlatego Europejski Związek Wędrownictwa zainicjował i kontynuuje projekt tworzenia sieci europejskich szlaków wędrówkowych. Dotychczas powstało 11 dalekobieżnych znakowanych tras, oznaczonych literą E i odpowiednim numerem. Dwunasta trasa znajduje się w fazie projektów. Przez Polskę przebiegają obecnie cztery szlaki: E3, E8, E9 i E11 (ryc. 2.34, tab. 2.2).



Ryc. 2.34 Europejskie szlaki wędrówkowe, za: http://pl.wikipedia.org/wiki/Europejskie_szlaki

Europejskie szlaki wędrówkowe biegną przez większość państw Europy (głównie należących do Unii Europejskiej). Ich łączna długość wynosi około 55 tys. km. Ze względu na fakt, że część z nich przebiega przez europejskie wyspy (np. Kretę czy Sycylię), trasy te nie są liniami ciągłymi. Należy też pamiętać, że sieć nie jest jeszcze ukończona, dlatego nie wszystkie odcinki zostały już wyznakowane (w tym również w Polsce). Ponadto szlaki: E2, E4 i E6 mają alternatywne warianty.

Tab. 2.2. Europejskie szlaki wędrówkowe

Symbol	*Długość (km)*	*Przybliżona trasa (według planów)*	*Odcinek wyznakowany*
E1	6 000	Norwegia (Przylądek Północny) – Szwecja – Dania – Niemcy – Szwajcaria – Włochy (Sycylia)	z Grövelsjön (Szwecja) do Castelluccio (Włochy)
E2	4 850	Wielka Brytania – Holandia – Belgia – Luksemburg – Francja (Nicea, wybrzeże Morza Śródziemnego)	z Hoek van Holland (Holandia) do Nicei (Francja)
E3	7 500	Turcja (Stambuł) – Bułgaria – Rumunia – Węgry – Słowacja – Polska (Tatry) – Słowacja – Czechy – Polska (Sudety) – Czechy – Niemcy – Luksemburg – Belgia – Francja – Hiszpania (Santiago de Compostela)	z Oradea (Rumunia) do Santiago de Compostela (Hiszpania)
E4	9 100 – 11 200	Gibraltar – Hiszpania – Francja – Szwajcaria – Niemcy – Austria – Węgry – Rumunia – Bułgaria – Grecja – Cypr (Larnaka)	z Malagi (Hiszpania) na Kretę (brak odcinka rumuńskiego)
E5	3 200	Francja (Pointe du Raz) – Szwajcaria – Niemcy – Austria – Włochy (Werona)	całość
E6	7 300	Finlandia (Kilpisjärvi) – Szwecja – Dania – Niemcy – Czechy – Austria – Słowenia – Grecja (Alexandroupolis)	z Norrtälje (Szwecja) do Kopru (Słowenia)
E7	4 200	Portugalia (Lizbona) – Hiszpania – Andora – Francja – Włochy – Słowenia – Węgry – Rumunia – Mołdawia – Ukraina	z Monfortinho (Portugalia) do Nagylak (Węgry)
E8	4 900	Irlandia (Dursey Island) – Anglia – Holandia – Niemcy – Austria – Słowacja – Polska – Ukraina – Bułgaria	z Dursey Island po Beskidy (Polska)
E9	4 500 – 6 500	Portugalia (Przylądek Św. Wincentego) – Hiszpania – Francja – Anglia – Belgia – Holandia – Niemcy – Polska – Estonia	z Hendaye (Francja) do Braniewa (Polska)
E10	2 850	Finlandia (Nuorgam) – Czechy – Austria – Włochy – Francja – Hiszpania (Adra)	z Rugii (Niemcy) do Ulldecony (Hiszpania) (brak odcinków we Francji i Włoszech)
E11	2 100	Holandia (Haga) – Niemcy – Polska (Augustów)	brak kilku odcinków w Polsce
E12		Włochy – Francja – Hiszpania – Maroko	planowany

Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Europejskie_szlaki, www.era-ewv-ferp.org.

Europejski Związek Wędrownictwa jest też inicjatorem tworzenia Międzynarodowych Szlaków Pielgrzymkowych. Tego rodzaju trasy muszą przebiegać przynajmniej przez trzy państwa, przy czym długość odcinka w każdym z nich nie może być krótsza niż 100 km. Zawsze oznaczane są literą I i kolejnym numerem (poczynając od 21). Przez Polskę przebiega Międzynarodowy Szlak Pielgrzymkowy I-23 Częstochowa – Zakopane – Levoča na Słowacji – Maria Zell w Austrii, popularnie zwany Szlakiem Maryjnym, ponieważ spaja miejsca pielgrzymkowe związane z kultem Matki Boskiej (www.era-ewv-ferp.org, www.pttk.pl/zycie/wspolpraca).

Innym przykładem długodystansowych tras turystyki kwalifikowanej są **szlaki EuroVelo** (rys. 2.17, tab. 2.3). Sieć kilkunastu europejskich szlaków rowerowych przecinających cały kontynent (osiem o przebiegu północ–południe,

cztery wschód–zachód i dwa okrężne[7]) tworzy Europejska Federacja Cyklistów (ang. European Cyclists' Federation)[8].

Całkowita ich długość ma wynosić ponad 70 tys. km, obecnie istnieje ok. 45 tys. km. Trasy budowane są w oparciu o już istniejącą sieć lokalnych, regionalnych oraz krajowych ścieżek i tras rowerowych. Realizatorem poszczególnych odcinków są bardzo różne podmioty: krajowe, regionalne i lokalne organy władzy, organizacje pozarządowe itp. Dzięki współfinansowaniu przez Unię Europejską możliwa jest ich integracja w jeden zwarty system.

Tab. 2.3. Szlaki EuroVelo

Symbol	*Nazwa szlaku*	*Przybliżony przebieg*	*Długość (km)*
Trasy Północ – Południe			
EV 1	Szlak Wybrzeżem Atlantyku	Przylądek Północny (Norwegia) – Sagres (Portugalia)	8 186
EV 3	Szlak Pielgrzymi	Trondheim (Norwegia) – Santiago de Compostela (Hiszpania)	5 122
EV 5	Via Romea Francigena	Londyn (Wielka Brytania) – Rzym i Brindisi (Włochy)	ok. 3 900
EV 7	Szlak Słońca	Przylądek Północny (Norwegia) – Malta	7 409
EV 9	Bałtyk – Adriatyk	Gdańsk (Polska) – Pula (Chorwacja)	1 930
EV 11	Szlak Europy Wschodniej	Przylądek Północny (Norwegia) – Ateny (Grecja)	5 984
EV 13	Szlak Żelaznej Kurtyny	Kirkenes (Norwegia) – Rezowo (Bułgaria)	10 400
EV 15	Szlak Renu	Andermatt (Szwajcaria) – Hoek van Holland (Holandia)	1320
Trasy Zachód – Wschód			
EV 2	Szlak Stolic	Galway (Irlandia) – Moskwa (Rosja)	ok. 5 500
EV 4	Szlak Europy Centralnej	Roscoff (Francja) – Kijów (Ukraina)	ok. 4 000
EV 6	Atlantyk – Morze Czarne	Nantes (Francja) – Konstanca (Rumunia)	4 448
EV 8	Szlak Śródziemnomorski	Kadyks (Hiszpania) – Ateny (Grecja)	5 888
Trasy Okrężne			
EV 10	Szlak Wokół Bałtyku	Gdańsk – Kaliningrad – Kłajpeda – Ryga – Tallin – St. Petersburg – Turku – Oulu –Sztokholm – Kopenhaga – Lubeka – Gdańsk	7980
EV 12	Szlak Wokół M. Północnego	Bergen – Oslo – Gothenburg – Esbjerg – Hamburg – Amsterdam – Ostende – Edynburg	5932

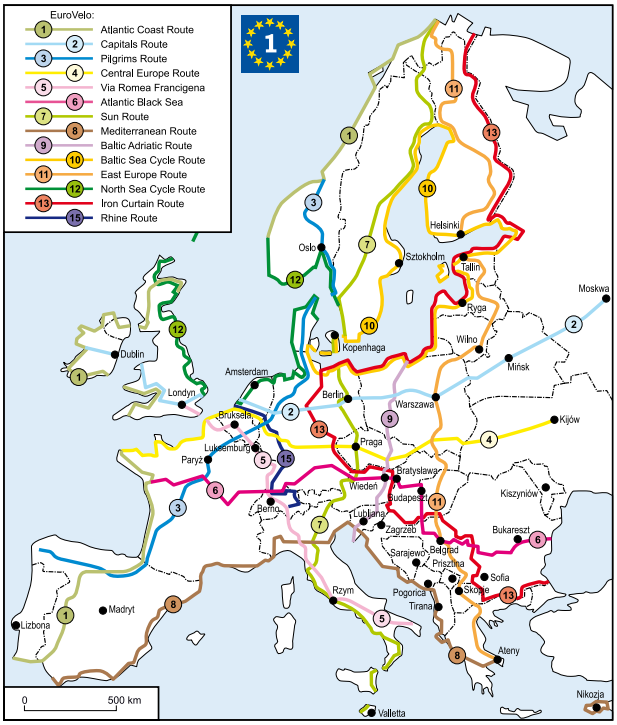
Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.eurovelo.com, http://pl.wikipedia.org/

[7] Jako pierwszy, w czerwcu 2001 r., otwarty został Szlak Wokół Morza Północnego EV12. Wkrótce został wpisany do Księgi Rekordów Guinnessa jako najdłuższa ciągle oznaczona trasa rowerowa (niemal 6000 km). Obecnie sieć liczy 14 szlaków, o numerach od 1 do 15 (bez 14). Większość z nich nie jest jeszcze jednak wyznakowana w całości.

[8] Siedziba Europejskiej Federacji Cyklistów mieści się w Brukseli, ale jest to globalna organizacja zrzeszająca około 100 podmiotów z 45 krajów na całym świecie zainteresowanych promowaniem jazdy na rowerze jako zrównoważonego i zdrowego środka transportu i rekreacji. Polskimi członkami ECF są: Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów, Polskie Stowarzyszenie Wspólna Europa, Polska Fundacja Partnerstwo dla Środowiska.

Polskę przecina pięć tras sieci EuroVelo:

- EV2 – Szlak Stolic: Kostrzyn nad Odrą – Poznań – Gniezno – Włocławek – Warszawa – Siedlce – Białowieża,
- EV4 – Szlak Europy Centralnej: Chałupki – Pszczyna – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl,
- EV9 – Bałtyk – Adriatyk: Gdańsk – Gniezno – Poznań – Wrocław – Świdnica – Głuchołazy,
- EV10 – Szlak Wokół Bałtyku: Świnoujście – Kołobrzeg – Łeba – Gdańsk – Elbląg – Frombork – Gronowo,
- EV11 – Szlak Europy Wschodniej: Wilno – Warszawa – Kraków – Koszyce,
- EV13 – Szlak Żelaznej Kurtyny: wzdłuż wybrzeża Bałtyku, częściowo pokrywa się z EV10 (www.ecf.com, www.eurovelo.com/en).



Ryc. 2.35 Europejska sieć szlaków rowerowych EuroVelo

Szlaki EuroVelo w Polsce zwyczajowo oznaczone są jako szlaki rowerowe „R" z takim samym numerem (np. szlak EV2 ma oznaczenie R-2).

Zupełnie inny charakter w stosunku do omawianych dotychczas mają Europejskie Szlaki Kulturowe. Są to wprawdzie również trasy długodystansowe, ale nie służą do uprawiania turystyki aktywnej – przeznaczone są raczej do podróżowania samochodem. Ich zadaniem jest ukazywanie wspólnego europejskiego dziedzictwa kultury.

Tytuł Europejski Szlak Kulturowy (*European Cultural Route*) został ustanowiony w połowie lat 80. XX w. Rada Europy traktuje go jako szczególne wyróżnienie przyznawane trasom i szlakom o wyjątkowym znaczeniu dla europejskiej tożsamości, kultury i wspólnego dziedzictwa, ukazującym różnorodność kulturową i współistnienie różnych kultur na naszym kontynencie. Koordynacją działań związanych z powoływaniem i rozwojem sieci Europejskich Szlaków Kulturowych zajmuje się Instytut Szlaków Kulturowych (*European Institute of Cultural Router*) z siedzibą w Luksemburgu (www.culture-routes.lu).

Zgodnie z ustaleniami tego typu szlaki muszą przebiegać przez więcej niż jeden państwo, być zorganizowane wokół tematu historycznego, artystycznego czy społecznego i łączyć historycznie ważne miejsca i atrakcje, reprezentatywne dla kultury europejskiej. Trasy mają odzwierciedlać różnorodność, ale i zarazem jedność humanistycznych wartości jednoczącej się Europy (por. Orzechowska-Kowalska 2009).

Jako pierwszy otwarty został stary szlak pielgrzymów do Santiago de Compostela (1987). W 2007 r. istniało ponad 20 szlaków, w 2014 r. było ich już 30 (część w trakcie organizacji). Do najpopularniejszych wśród turystów należą m.in.: Szlak Cysterski, Szlak Jedwabny, Szlak Hanzeatycki, Szlak Wikingów, Szlak Mozarta czy Szlak Kultury Barokowej. Zdarza się, że wbrew nazwie niektóre trasy wybiegają poza Europę, do krajów śródziemnomorskich w Afryce lub Azji, np. Szlaki Fenickie, Szlak Drzew Oliwnych (por. tab. 2.4).

Tab. 2.4. Wybrane Europejskie Szlaki Kulturowe

Logo /symbol	*Nazwa szlaku*	*Daty rozpoczęcia prac i przyznania tytułu*	*Główne miejscowości*	*Państwa*
	Droga św. Jakuba	1987-2004	Santiago de Compostela, Monte do Gozo, Arzua, Melide, Palas de Rey, Portomarín, Sarria, Samos, Ponferrada, Astorga, León, Burgos, Santo Domingo de la Calzada, Logroño, Pampeluna, Roncesvalles, Saint-Jean-Pied-de-Port	cała Europa, najważniejsze odcinki w Hiszpanii
	Szlak Mozarta	2002-2004	Wiedeń, Salzburg, Bratysława, Bolonia, Zurich, Monachium, Lyon, Paryż, Brno, Praga, Londyn, Frankfurt nad Menem, Mediolan	Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Włochy, Holandia, Czechy, Słowacja, Szwajcaria, Wielka Brytania
	Dziedzictwo z Al-Andalus	1997-2004	Kordoba, Granada	Hiszpania
	Hanza	1991-2004	Lubeka, Rostock, Hamburg, Brema, Gdańsk, Kaliningrad, Ryga, Tallin, Dortmund, Toruń, Magdeburg, Brunszwik, Sztokholm, York	Belgia, Estonia, Finlandia, Niemcy, Łotwa, Litwa, Holandia, Polska, Rosja, Szwecja, Wielka Brytania
	Szlak Wikingów i Normanów	1993-2004	Visby, Nowogród, Kijów, Sztokholm, Oslo, Rejkiawik, Kopenhaga, Birka, Hedeby, Truso, Ryga, Wolin, Kaupang, Jorvik, Dublin	Szwecja, Rosja, Dania, Polska, Irlandia
	Via Francigena	1994-2004	Rzym, Canterbury, Calais, Londyn, Lozanna, Siena	Francja, Włochy, Szwajcaria, Wielka Brytania

	Szlak św. Marcina z Tours	2005-2005	Tours	Austria, Belgia, Chorwacja, Francja, Niemcy, Węgry, Włochy, Luksemburg, Serbia, Słowenia, Hiszpania
	Szlaki Dziedzictwa Żydowskiego	2005-2005		Belgia, Czechy, Chorwacja, Francja,Włochy, Węgry, Litwa, Luksemburg, Holandia, Słowacja, Hiszpania, Ukraina, Wielka Brytania
	Szlak Cluny	2004-2005	Cluny	Francja, Niemcy, Włochy, Szwajcaria, Wielka Brytania
	Szlak Drzew Oliwnych	2005-2004		Albania, Algieria, Bośnia i Hercegowina, Cypr, Chorwacja, Egipt, Francja, Grecja, Włochy, Jordania, Liban, Libia, Malta, Maroko, Portugalia, Serbia, Słowenia, Hiszpania, Syria, Tunezja, Turcja
	Via Regia	2005	Wilno, Kijów, Lwów, Grodno, Lublin, Tarnów, Kraków, Opole, Wrocław, Drezno, Lipsk, Erfurt, Frankfurt nad Menem, Kolonia, Akwizgran, Brugia, Bruksela, Paryż, Metz, Reims, Orlean, Tours, Poitiers, Bordeaux, Pampeluna, Burgos, León, Ponferrada, Santiago de Compostela	Białoruś, Belgia, Francja, Niemcy, Litwa, Polska, Hiszpania, Ukraina
	Transromanica	2007		Austria, Francja, Włochy, Niemcy, Portugalia, Serbia, Hiszpania, Słowenia
	Trasa Schickhardt	1992-2004		Francja, Niemcy
	Szlak Wenzel i Vauban	1995-2004		Luksemburg
	Żelazny Szlak Pirenejów	2004-2004		Andora, Francja, Hiszpania
	Szlaki Fenickie	1994-2007		Algieria, Francja, Cypr, Egipt, Hiszpania, Wielka Brytania, Tunezja, Syria, Portugalia, Maroko, Malta, Libia, Liban, Grecja, Włochy

	Szlak Iter Vitis	2009-2009		Azerbejdżan, Macedonia, Gruzja, Francja, Grecja, Włochy, Hiszpania, Malta, Mołdawia, Portugalia, Rumunia
	Szlak Cysterski	2010		
	Szlak Europejskich Cmentarzy	2010	63 cmentarze w 50 miastach położonych w 20 europejskich krajach, w tym dwa w Polsce: Stary i Nowy Cmentarz Podgórski w Krakowie	
	Szlak Prehistorycznego Malarstwa Jaskiniowego	2010		
	Szlak Dziedzictwa Termalnego i Miast Uzdrowiskowych	2010		
	Droga św. Olafa	2010		Norwegia
	Szlak Hugenotów i Waldensów	2013		Francja, Włochy, Niemcy, Szwajcaria
	Atrium, architektura totalitarna reżimów XX w.	2014		Bośnia Hercegowina, Chorwacja, Bułgaria, Rumunia, Grecja

Źródło: www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes

Greenways

Greenways (zielone szlaki) to zdecydowanie więcej niż tylko „ekologiczne trasy turystyczne". To pewna filozofia działania, szerokie i zróżnicowane inicjatywy podejmowane na rzecz zrównoważonego rozwoju lokalnego. Za kolebkę tego ruchu uważa się USA, gdzie słowo greenways po raz pierwszy pojawiło się w latach 50. XX w. na oznaczenie ścieżek rekreacyjnych służących promocji aktywnego stylu życia i niezmotoryzowanych środków transportu. Do Europy Zachodniej idea greenways trafiła na przełomie lat 80. i 90. XX w. W Europie Środkowo-Wschodniej jej prekursorami byli Czesi, którzy już w 1990 r. stworzyli trasę łączącą Wiedeń z Pragą (Praga–Wiedeń Greenways). W 1997 r. w Namur (Belgia) powstało Europejskie Stowarzyszenie na rzecz

Greenways (*European Greenways Association* – EGWA), które skupia dziś 35 organizacji i instytucji zajmujących się tworzeniem i promocją „zielonych szlaków" (http://greenways.pl).

Ryc. 2.36 Greenways w Europie Środkowo-Wschodniej, za: http://greenways.pl

Za „greenways" (zielone szlaki) w krajach Unii Europejskiej uznaje się szlaki wielofunkcyjne – swego rodzaju zielone korytarze turystyczne, rekreacyjne i komunikacyjne służące niezmotoryzowanym użytkownikom i prowadzące wzdłuż naturalnych korytarzy, historycznych tras handlowych, rzek i nieczynnych linii kolejowych (tzw. *rails-to-trails*). Ich głównym celem jest promocja aktywnego stylu życia, poprawa zdrowia, ochrona środowiska naturalnego, zmniejszanie zanieczyszczeń powodowanych przez motoryzację oraz two-

rzenie bezpiecznych tras dotarcia do pracy i szkoły. Zielone szlaki zarządzane są przez miejscowe społeczności w celu pobudzania zrównoważonego rozwoju i podnoszenia jakości życia mieszkańców. Greenways sprzyjają realizacji lokalnych inicjatyw społecznych i projektów związanych z ochroną przyrody, zachowaniem dziedzictwa kulturowego, turystyką przyjazną dla środowiska i zrównoważonym transportem (Deklaracja z Lille 2000 i Deklaracja z Sopron 2006, http://greenways.pl).

Od 2000 r. w Europie Środkowo-Wschodniej w ramach międzynarodowego konsorcjum pozarządowych organizacji z sześciu państw realizowany jest Program Greenways (Central & Eastern European Greenways – CEG). Członkiem Stowarzyszenia Environmental Partnership for Sustainable Development jest m.in. polska Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, która rozwija „zielone szlaki" w naszym kraju. Obecnie do sieci greenways w Europie Środkowo-Wschodniej należy dziewięć długodystansowych zielonych szlaków[9], sześć z nich przebiega przez terytorium Polski, są to:

Ryc. 2.37 Logotypy polskich greenways, materiały reklamowe szlaków

– Bursztynowy Szlak Greenways Budapeszt–Kraków (Polska, Słowacja, Węgry)[10],
– Kraków–Morawy–Wiedeń Greenways (Polska, Czechy, Austria),
– Zielony Rower – Greenway Karpaty Wschodnie (Polska, Słowacja, Ukraina),
– Szlak Odry (Polska),
– Greenway Naszyjnik Północy (Polska),
– Podlaski Szlak Bociani (Polska) – por. ryc. 2.36–2.37[11].

[9] Funkcjonuje także kilkanaście szlaków lokalnych i miejskich.

[10] Docelowo szlak ma być przedłużony do Gdańska.

[11] Pozostałe trzy „zielone szlaki" w Europie centralnej to: Praga–Wiedeń Greenways (Czechy, Austria), Morawskie Ścieżki Winiarskie (Czechy) i Szlak Pokoju – Via Pacis Pannoniae (Serbia, Chorwacja). Program CEG jest sukcesywnie rozszerzany na nowe kraje, m.in. Białoruś, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Niemcy, Macedonię, Słowenię, Ukrainę. Na razie powstały tam jedynie lokalne „zielone szlaki".

I TERMINOLOGIA I KLASYFIKACJA

3. Szlaki turystyczne – zagadnienia terminologiczne i zasady klasyfikacji

Jednym z największych problemów, z którymi borykają się autorzy monografii i podręczników jest przyjęcie określonego aparatu pojęciowego, który konsekwentnie stosowany w publikacji przyczynia się do jej lepszego zrozumienia, zwiększa jej przydatność dla czytelnika oraz sprawia, że ma ona także większą wartość praktyczną.

W przypadku szlaków, podobnie jak i w przypadkach innych sfer turystyki istnieje wiele różnych, czasem wykluczających się definicji. Dotyczy to w szczególności tych zagadnień, które bądź nie mają wymiaru praktycznego, bądź nie zostały dostatecznie szczegółowo opisane teoretycznie. Zdecydowanie mniej problemów w tym zakresie występuje w przypadku szlaków wyznaczonych i oznakowanych niż tam, gdzie mamy do czynienia tylko ze zbiorem punktów określonym jedynie na podstawie mniej lub bardziej sprecyzowanej idei.

W niniejszym rozdziale zostały zaprezentowane definicje, określenia i klasyfikacje funkcjonujące w literaturze przedmiotu, które autorzy uznali za najbardziej oddające dość skomplikowaną naturę zagadnień związanych z funkcjonowaniem szlaków turystycznych.

3.1. Podstawowe pojęcia i terminy

Pomimo długiej, ponad 130-letniej historii znakowania szlaków w Polsce, nie istnieje w literaturze jedna, powszechnie akceptowana ich definicja. Nie ma też konkretnego aktu prawnego związanego z tym tematem, gdyż „zagadnienie szlaków turystycznych nie zostało jak do tej pory dostrzeżone przez ustawodawcę, który uregulowałby przynajmniej węzłowe zagadnienia tej problematyki".[1] Samo pojęcie szlaku turystycznego jest wprawdzie niekiedy uży-

[1] Z koniecznością wprowadzenia takich rozwiązań ustawowych zgodzili się już w październiku 2007 r. uczestnicy Międzynarodowej Konferencji „Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna" (Kuleczka red. 2007). Mimo kilku prób inicjatyw legislacyjnych nadal w Polsce nie ma ustawy o szlakach turystycznych.

wane w tego rodzaju dokumentach, choć nie zostało precyzyjnie zdefiniowane. W wielu przypadkach unika się stosowania tego terminu. Przykładowo, w Prawie o ruchu drogowym (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.) mówi się co prawda o drodze dla rowerów (ścieżce rowerowej), ale pojęcie szlaku rowerowego już nie występuje. Poza tym termin „szlak turystyczny" jest często stosowany w odniesieniu do różnych jakościowo elementów przystosowania środowiska geograficznego do uprawiania turystyki. Z drugiej zaś strony, dla tego samego elementu zagospodarowania turystycznego stosuje się rozmaite terminy, takie jak „szlak turystyczny", „trasa turystyczna", „droga turystyczna" (Styperek 2000), niewłaściwie uznając je za synonimy i używając zamiennie. Pogłębia to i tak już duży chaos terminologiczny (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 2002, Lubański 2006).

Trasa turystyczna według A. Stasiaka (2006) to droga wchodząca w skład ogólnej sieci transportowej, po której odbywa się ruch turystyczny pomiędzy regionami lub miejscowościami turystycznymi. Szlak zaś ma dwa znaczenia:

- oznakowany ciąg obiektów krajoznawczych zlokalizowanych wzdłuż ogólnodostępnych dróg, po których poruszają się turyści własnymi lub publicznymi środkami lokomocji;
- droga lub ścieżka wiodąca przez atrakcyjne turystycznie obszary, miejscowości, obiekty, przystosowana do różnych form turystyki kwalifikowanej (Stasiak 2006).

> Odcinki dróg kołowych, ścieżek pieszych i narciarskich, nizinnych i górskich oraz cieki i zbiorniki wodne, które ze względu na posiadane walory turystyczne są systematycznie uczęszczane przez turystów, a więc stanowią trasy wędrówek i wycieczek turystycznych, nazywa się szlakami turystycznymi. […] W tym przypadku linie kolejowe nie odgrywają większej roli i tylko niektóre ich odcinki są uznawane za **szlaki turystyczne** (Rogalewski 1974).

Definicje szlaków różnią się ze względu na ich stopień szczegółowości, zakres pojęciowy, a także kryterium wyznaczania. Pierwszy wnikliwą analizę pojęcia i szlaków turystycznych przedstawił J. Sewerniak (1974). Za **szlak turystyczny** uznał:

> [...] pasmo przystosowane do ruchu krajoznawczo-wędrówkowego, w zasadzie pieszego lub wodnego, prowadzonego po oznakowanych trasach, przechodzące przez tereny krajobrazowo atrakcyjne i łączące obiekty lub ich zespoły, interesujące z przyrodniczego, kulturowego i technicznego punktu widzenia. Czynny jest on całorocznie lub sezonowo (Sewerniak 1981).

Definicja ta jest zbieżna z ideą wytyczania szlaków PTTK, zawartą w Instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK[2]. Dokument ten szczegółowo

[2] W 1928 F. Rapf zaproponował wstępną wersję instrukcji znakowania, a 1935 r. powstała pierwsza szczegółowa instrukcja znakowania szlaków turystycznych w Karpatach, która z niewielkimi zmianami i uzupełnieniami obowiązuje praktycznie do dziś (Małachowski 1948, Krygowski 1978)

omawia zagadnienia prawne, rodzaje szlaków, sposoby ich oznakowania, zasady projektowania i prowadzenia szlaków, techniki znakowania i konserwacji szlaków oraz prowadzenie dokumentacji.

Według PTTK szlak turystyczny to:

> [...] wytyczona w terenie i oznakowana jednolitymi znakami (symbolami) trasa, wyposażona w urządzenia i znaki informacyjne, które zapewniają bezpieczne jej przebycie turyście o przeciętnym poziomie umiejętności i doświadczeniu, bez względu na porę roku i warunki pogodowe.
>
> Instrukcja znakowania szlaków turystycznych (2014).

Według cytowanego dokumentu: „szlak lub jego odcinek może być czasowo zamknięty, jeżeli wymagają tego szczegółowe warunki (np. niekorzystne warunki pogodowe, zagrożenie lawinowe, wyręb lasu lub ochronę walorów przyrodniczych)."

Na bezpieczeństwo szlaku turystycznego, podobnie jak PTTK, w zaproponowanych definicjach zwracają uwagę także inni autorzy. W literaturze przedmiotu można przeczytać m.in., że szlak turystyczny to:

> [...] wytyczona trasa w przestrzeni turystycznej dla potrzeb zwiedzających, prowadząca do atrakcyjnych miejsc z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa (Siwiński, Tauber 2008).

J. Styperek (2002) podaje, że R. Bar (1974) definiuje szlak(i) turystyczny(e) następująco:

> [...] trwale oznaczony lub przyjęty ciąg turystyczny, przebiegający przez obszary o specjalistycznych walorach, umożliwiający uprawianie turystyki kwalifikowanej (wodnej, narciarskiej, pieszej, kolarskiej, motorowej, wysokogórskiej itp.).
>
> [...] drogi spełniające funkcję ogólnogospodarczą, łączące rejony, miejscowości lub pojedyncze obiekty w atrakcyjny ciąg krajoznawczy.

Podobnie pojęcie to rozumie R. Pawlusiński (2007):

> [...] szlak to wytyczona trasa turystyczna, oznakowana w terenie tablicami lub znakami informacyjnymi, łącząca atrakcyjne miejsca i obiekty pod względem widokowym, przyrodniczym, kulturowym.

M. Kotarski (2007) stwierdza, że:

> Szlak turystyczny to wytyczona w terenie specjalnymi, ujednoliconymi znakami umieszczanymi na słupach, parkanach, drzewach, budynkach i in. obiektach trasa, ułatwiająca odbywanie wycieczek górskich, kajakowych, kolarskich, konnych, narciarskich bądź pieszych.

J. Wyrzykowski i J. Marak (2010) zwracają natomiast uwagę, że szlaki turystyczne oprócz wyznaczenia i oznakowania powinny także zaspokajać potrzeby związane z formami turystyki, dla których zostały przewidziane:

> [...] droga lub ścieżka, której przebieg wyznaczają kolory i specjalne symbole, [...] prowadząca przez atrakcyjne obszary, miejscowości i obiekty turystyczne, przystosowana do potrzeb określonych form wędrówek (Wyrzykowski, Marak 2010).

Jednakże najbardziej kompleksową i najpełniejszą definicję sformułowali autorzy założeń do projektu ustawy o szlakach turystycznych, którzy definiują szlak turystyczny następująco:

> [...] oznakowana trasa wraz z obiektami towarzyszącymi, przeznaczona i przystosowana do uprawiania określonej formy turystyki, łącząca miejsca, obiekty, walory przyrodniczo-kulturowe, miejscowości oraz inne elementy przestrzeni [...] a także trasa przeznaczona do uprawiania określonej rekreacji ruchowej i aktywnego wypoczynku (założenia do projektu *Ustawy o szlakach turystycznych 2010* za: M. Miller 2012, s. 48–49).

W przypadku tej definicji warto zwrócić uwagę, że nie uzależnia ona istnienia szlaku od jego oznakowania i rozciąga to pojęcie także na trasy o charakterze rekreacyjnym, lokując wszystkie jego elementy w szeroko pojętej przestrzeni turystycznej (geograficznej).

Oprócz szlaków turystycznych, oznakowanych w terenie systemem specjalnych znaków (piktogramów) umieszczanych w widocznych dla turysty miejscach, oddalonych od siebie na odległość wzroku, w turystyce funkcjonuje także pojęcie szlaku tematycznego, będącego propozycją poruszania się drogami publicznymi do wybranych miejscowości lub obiektów.

Znakowane szlaki turystyczne są immanentną cechą turystyki kwalifikowanej, a szlaki tematyczne służą przede wszystkim turystyce poznawczej.

A. Mikos von Rohrscheidt (2010) zwraca uwagę, że tradycyjne, wąskie rozumienie szlaku turystycznego nie obejmuje licznych nowych ofert turystyki krajowej i międzynarodowej. Dotyczy to przede wszystkim „tych systemów, które zlokalizowane są na znacznych przestrzeniach kraju lub kontynentu oraz których struktura zakłada inne środki przemieszczania, jak choćby samochód, autokar czy kolej". Autor podkreśla też, że w tym przypadku zakres polskiego pojęcia jest nieadekwatny do znaczenia analogicznych terminów w innych językach (ang. *touristic route*, niem. *touristische Route, Touristenstrecke*, wł. *itinerario touristico*, hiszp. *ruta turistica*, ros. *turisticzieskij marszrut*). Powołuje się przy tym na polskie tłumaczenie definicji pojęcia *touristic route*:

> [...] szlak turystyczny: ustanowiona lub wybrana (podkreślenie autorów) trasa, złożona najczęściej z mniej uczęszczanych dróg, pozwalająca na poznanie miejsc ciekawych pod względem krajobrazu, kultury, historii, geologii lub przyrody (EEA Eionet, za A. Mikos von Rohrscheidt 2010).

Dynamiczny rozwój współczesnej turystyki przynosi bowiem zupełnie nowe, nieznane wcześniej rozwiązania. Coraz popularniejsze stają się np. szlaki wirtualne – nieoznakowane co prawda w realnej przestrzeni, ale istniejące na mapach turystycznych, w przewodnikach i materiałach informacyjno-promocyjnych, a także na stronach internetowych. O istnieniu szlaku świadczą jedynie tablice informacyjne przy poszczególnych obiektach[3]. Zresztą niewykluczone,

[3] Popularność takiego systemu wynika z kilku podstawowych przyczyn, m.in.: a) zmotoryzo-

że już niedługo tradycyjne znakowanie szlaków zostanie (przynajmniej w części) wyparte przez satelitarne systemy nawigacji.

Większość naukowców za szlak turystyczny uznaje również trasy, których nie oznakowano w przestrzeni geograficznej. Szlakiem turystycznym jest więc:

> [...] każda trasa wytyczona w przestrzeni turystycznej na potrzeby zwiedzających (nie zawsze oznakowana), prowadząca do najbardziej atrakcyjnych miejsc (obiektów) z zachowaniem szeregu przepisów, w tym m.in. bezpieczeństwa i ochrony walorów (Kruczek 2005).

Najczęściej spotykanym przykładem szlaków nieoznakowanych w terenie są szlaki tematyczne (ang. *themed route, theme trail*, zwane też szlakami kulturowymi, szlakami kultury, ang. *culture route* lub szlakami turystyczno-kulturowymi).

Definicję **szlaku kulturowego** określiła m.in. Międzynarodowa Rada Ochrony Zabytków (ICOMOS[4]). Według niej jest to:

> [...] lądowy, wodny lub mieszany typ szlaku, oznaczony fizycznie, scharakteryzowany przez posiadanie własnej historycznej dynamiki i funkcjonalności, ukazujący rozwój ludzkości jako wielowymiarową i ciągłą wymianę dóbr, idei, wiedzy i wartości w obrębie krajów i regionów, jak również pomiędzy nimi, przez znaczne okresy; powodującą wzajemną interakcję kultur w przestrzeni i czasie, którego odbiciem jest materialne lub niematerialne dziedzictwo.

Definicję szlaku kulturowego autorstwa L. Puczko i T. Ratz (2007) cytuje A. Mikos von Rohrscheidt (2010):

> Szlak kulturowy to szlak tematyczny, posiadający jako swój punkt ogniskujący walor kulturowy lub element dziedzictwa kulturowego, przy czym kluczową rolę odgrywają w nim atrakcje o charakterze kulturowym.

W polskiej literaturze najobszerniejszą definicję szlaku kulturowego sformułował Ł. Gaweł (2011). Według niego szlak kulturowy to:

> [...] wytyczony i oznakowany szlak materialny, łączący obiekty i miejsca wybrane według ustalonego kryterium tematyzacji, będące unikatowym i reprezentatywnym przykładem ilustrującym szeroko pojęty dorobek kulturowy danego regionu, społeczności, grupy etnicznej, mniejszości narodowej czy narodu. Poprzez prezentację dziedzictwa materialnego szlak powinien umożliwiać poznanie i popularyzować dziedzictwo niematerialne, traktując oba te obszary jako nierozerwalną całość.

Definicja ta nie uwzględnia jednak nieoznakowanych szlaków kulturowych, co jest nieuzasadnionym zawężeniem problemu.

Do grupy nieoznakowanych szlaków kulturowych można też zaliczyć:

– trasy wycieczek, regularnie wykorzystywane przez touroperatorów, o ile

wani podróżni nie potrzebują ciągłości oznakowania, b) znakowanie tras długodystansowych jest bardzo kosztowne, c) w przestrzeni miejskiej, nasyconej różnymi nośnikami informacji (szyldy, reklamy, plakaty itp.), standardowe znaki szlaku stają się niewidoczne.

[4] Afiliowana przy UNESCO organizacja, posiadająca od 1998 r. własny Międzynarodowy Instytut Szlaków Kulturowych (ICOMOS-CIIC).

tylko są tematyzowane (poświęcone jednemu wiodącemu tematowi, np. Szlakiem Bohaterów Trylogii na Ukrainie czy Śladami A. Mickiewicza na Litwie i Białorusi) i realizowane stałą trasą, według ściśle określonego harmonogramu;

– historycznie ukształtowane trasy pielgrzymek (niektóre o wielowiekowej tradycji).

Pielgrzymki na Jasną Górę

Jasna Góra to najważniejszy w Polsce i drugi na świecie (po Lourdes) ośrodek kultu maryjnego. Pielgrzymki piesze do sanktuarium Matki Boskiej Częstochowskiej uznawane są za fenomen religijny i społeczny w skali światowej. Szczególnie dynamiczny wzrost ruchu pielgrzymkowego miał miejsce w latach 70. i 80. XX w. (co związane było też z ówczesną sytuacją polityczną w kraju). Po 1989 r. odnotowano dynamiczny wzrost liczby pielgrzymów z zagranicy, których – jak się szacuje – było około 400 tys. W XXI w. rokrocznie do Częstochowy przybywa od 4 do 5 mln pielgrzymów, z czego 200–250 tys. w zorganizowanych pielgrzymkach pieszych.

Na Jasną Górę prowadzi ponad 50 pieszych szlaków pielgrzymkowych z praktycznie wszystkich regionów Polski. Ich przebieg nie zmienia się od dziesięcioleci (pielgrzymi wędrują tą samą trasą, tego samego dnia mają postoje i nocleg w tych samych miejscowościach itd.). Najdłuższe szlaki liczą ponad 600 km, a na ich przebycie potrzeba 19–20 dni. Są to trasy pielgrzymki szczecińskiej (617 km, początek w Świnoujściu), warmińskiej (610 km) i pomorsko-kaszubskiej (600 km).

Najliczniejsza jest pielgrzymka tarnowska, w której co roku bierze udział ponad 11 tys. osób.

Z kolei za najstarszą w Polsce (odnotowaną w kronikach) uchodzi pielgrzymka, która wyruszyła w 1626 r. z Gliwic do Częstochowy. Była wyrazem wdzięczności za uratowanie miasta przed wojskami duńskimi podczas wojny trzydziestoletniej. Po cudownym ocaleniu 80 mieszczan wyruszyło z pielgrzymką na Jasną Górę, gdzie 29 września 1626 r. umieścili sztandar z wizerunkiem Maryi. Mieszkańcy Gliwic zaś złożyli w kościele parafialnym uroczyste ślubowanie, że odtąd takie pielgrzymki będą odbywać co roku.

Ryc. 3.1 Piesze pielgrzymki na Jasną Górę, za: Bilska-Wodecka, Sołjan (1988)

Niemal równie długą historią może poszczycić się pielgrzymka kaliska. Po raz pierwszy odbyła się w 1637 r. Trwa od 10 do 19 sierpnia, gdyż jest to jedyna piesza pielgrzymka w Polsce, podczas której pątnicy drogę w obie strony pokonują pieszo (łącznie idą więc 640 km). Trzecia pod względem długości tradycji jest pielgrzymka piesza z Łowicza. Odbywa się nieprzerwanie od 1656 r.

Ponad 300-letnią historię ma Warszawska Pielgrzymka Piesza na Jasną Górę. Po raz pierwszy wyruszyła 6 sierpnia 1711 r. Była wypełnieniem ślubowania złożonego w imieniu mieszkańców stolicy przez członków Bractwa Pana Jezusa Pięciorańskiego za uwolnienie miasta od szalejącej zarazy.

(Źródło: oprac. autorów na podstawie: Atlas Polski (2003), http://dzieje.pl/aktualnosci/najstarsze-piesze-pielgrzymki-na-jasna-gore).

W ostatnim czasie coraz częściej w ogóle nie wyznacza się szlaku. Organizator podaje jedynie zbiór punktów – obiektów (zgodnych z jego ideą, tematyką) polecanych do odwiedzenia, a turysta sam wytycza sobie trasę: dobiera atrakcje, ustala ich kolejność itd. Zabieg ten może wynikać z wielu, niekiedy bardzo odległych, motywacji:

– dążenia do przygotowania jak najbardziej elastycznej oferty, umożliwiającej turystom pełną swobodę wyboru trasy i kolejności zwiedzania polecanych atrakcji (według indywidualnych preferencji, możliwości czasowych, fizycznych, ekonomicznych itp.);
– chęci wyodrębnienia grupy obiektów spośród wielu podobnych – w tym przypadku nazwa „szlak" ma charakter marketingowej etykietki podkreślającej odrębność i oryginalność przygotowanej oferty rynkowej, ma ona wywoływać spójne, pozytywne skojarzenia, przyczyniając się do budowy wyrazistego wizerunku i silnej marki regionu;
– dużych trudności, niekiedy też prawnych ograniczeń w znakowaniu (np. w terenie miejskim);
– konieczności ograniczenia kosztów znakowania trasy i obiektów (brak środków na znaki i tablice informacyjne w terenie).

W tym przypadku powstaje jednak uzasadnione pytanie, czy jest to rzeczywiście szlak turystyczny.

Podsumowując dotychczasowe rozważania można stwierdzić, że współcześnie mamy do czynienia z trzema podstawowymi wariantami (odmianami) szlaków turystycznych:

a. tradycyjne szlaki turystyczne – wytyczone i oznakowane w terenie;
b. wirtualne szlaki turystyczne – wytyczone (np. w Internecie, materiałach informacyjnych), ale nieoznakowane w terenie[5];
c. szlaki turystyczne niewytyczone ani w przestrzeni wirtualnej, ani rzeczywistej (zbiór punktów polecanych do odwiedzenia).

Inne podejście, mające charakter geoekologiczny, prezentuje J. Styperek (2002), który szlak turystyczny zalicza do linearnych systemów penetracji rekreacyjnej. W tym ujęciu jest to:

> [...] przestrzenny ciąg turystyczny służący do linearnej penetracji rekreacyjnej inicjującej interakcyjne związki pomiędzy turystą a środowiskiem geograficznym, zachodzące w strefie percepcji krajobrazu multisensorycznego (Styperek 2002).

W grupie linearnych systemów penetracji rekreacyjnej mieszczą się (Styperek 2002):

– szlaki turystyczne – piesze, rowerowe, wodne, konne, narciarskie itp.,
– ścieżki dydaktyczne,
– ścieżki zdrowia,
– szlaki specjalistyczne – archeologiczne, historyczne, pielgrzymkowe,
– trasy spacerowe,
– inne.

[5] Szlaki wirtualne można traktować też jako „wersję testową" tras rzeczywistych. Odpowiednio duże zainteresowanie turystów może skutkować w przyszłości wyznaczeniem szlaku w terenie.

PZU – Trasy Zdrowia

Do swoistego renesansu ścieżek zdrowia (popularnych już kilkadziesiąt lat temu) przyczynił się w ostatnim czasie m.in. Powszechny Zakład Ubezpieczeń. W 2014 r. w ramach działań public relations zainicjował ogólnopolski program budowy tras zdrowia. Jego celem jest promocja zdrowia i aktywnego stylu życia wśród szerokiego grona Polaków. Program skierowany był do małych i średnich gmin (do 50 tys. mieszkańców), które wzięły udział w konkursie na najlepsze projekty. Do realizacji wytypowano 30 tras w całej Polsce. Jako pierwsza powstała ścieżka w Słupcy. Zakłada się, że w przyszłości „trasy zdrowia" staną się przestrzenią spotkań, rekreacji, uprawiania sportu i edukacji prozdrowotnej lokalnych społeczności w małych miastach.

Ryc. 3.2 Schemat ścieżki zdrowia sponsorowanej przez PZU (objaśnienia w tekście)

PZU – Trasy Zdrowia to specjalny minikompleks rekreacyjno-sportowy. Jego centralnym elementem jest wytyczona, oznakowana i wyposażona w proste instalacje ścieżka, przystosowana do bezpiecznego uprawiania sportu na co dzień. Umożliwia ona m.in. bieganie, nordic walking, spacery, bieganie na nartach, organizację pikników, festynów, zawodów, lekcji wychowania fizycznego itp. Wytyczona jest według przyjętych standardów, wspólnych w 80% dla wszystkich obiektów. Wszystkie trasy znajdują się na obszarach leśno-parkowych, są wyraźnie oznakowane, mają kształt pętli o długości 2–3 km. Na każdej z nich znajduje się minimum dziewięć instalacji (numery 1–9 na rysunku), wykonanych zgodnie z europejskimi normami z materiałów przyjaznych dla środowiska (równoważnia zygzakowata, drabinka wigwam, slalom/stopnie, drążek, drabinka, ławeczka, płotki, równoważnia prosta i równoległa). Możliwe jest też zamontowanie instalacji dodatkowych (10) uzgodnionych wcześniej z samorządami.

Przy każdej stacji znajdują się dwustronne tablice informacyjne opisujące, w jaki sposób należy korzystać z urządzenia, jakie ćwiczenia można na nim wykonywać, a także zawierające wskazówki dotyczące np. liczby powtórzeń czy sugerowanego czasu ćwiczeń. Umieszczono na nich również kody QR, które po zeskanowaniu umożliwiają obejrzenie na telefonie instruktażowych filmów wideo.

Dopełnieniem infrastruktury rekreacyjnej „tras zdrowia" są wypożyczalnie sprzętu sportowego (W), w których ćwiczący mogą wypożyczyć kijki do nordic walking, piłki czy zestawy do tenisa stołowego lub badmintona. PZU przyznawał granty na uruchomienie wypożyczalni w wysokości 2000 zł brutto. Podobny konkurs ogłoszono też dla animatorów (A) (granty od 3 do 5 tys. zł). Ich zadaniem ma być zachęcanie mieszkańców do aktywnego spędzania wolnego czasu z wykorzystaniem infrastruktury trasy.

Przyrządy i urządzenia „tras zdrowia" mają zróżnicowany charakter. Dzięki temu umożliwiają rekreację osobom o różnym poziomie sprawności, płci, wieku etc. Eksperci opracowali kilkadziesiąt programów treningowych dla dzieci, młodzieży, seniorów, kobiet w ciąży, osób z nadwagą, początkujących, aktywnych i zaawansowanych, rodziców z dziećmi, szkół, na różne partie ciała. Dostępne są one na tablicach informacyjnych, stronie internetowej projektu i w telefonach obsługujących QR Code.

Źródło: opracowanie autorów na podstawie www.pzutrasyzdrowia.pl.

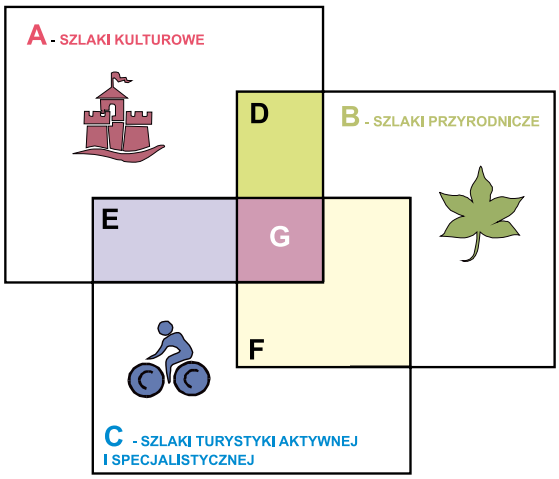
Próbą zaadaptowania koncepcji linearnego systemu penetracji rekreacyjnej do **szlaków tematycznych** jest definicja zaproponowana przez J. Tomczak (2013):

> Szlaki tematyczne to zintegrowany i zarządzany linearny system penetracji rekreacyjnej, składający się z obiektów reprezentujących dany temat w przestrzeni, łączącej je trasy oraz elementów oferty towarzyszącej, mogących mieć związek z tematem w różnych ujęciach (wydarzenia, postaci, historie, genius loci miejsca itp.). Szlak powinien umożliwiać poznanie i zrozumienie istoty danego tematu, a także ułatwiać uprawianie turystyki poprzez odpowiednie zagospodarowanie szlaku, umożliwiające odwiedzającemu łatwe poruszanie się po nim i zdobywanie informacji o szlaku i jego elementach składowych (Tomczak 2013).

W zależności od tego, co jest główną składową, możemy wyróżnić szlaki kulturowe (A), przyrodnicze (B) oraz szlaki turystyki aktywnej i specjalistycznej (C) (ryc. 3.3). Nie jest to jednak podział rozłączny, bowiem rzadko zdarza się, aby wykorzystywane walory nie przenikały się wzajemnie. Dlatego też można wyróżnić kilka grup, które wykorzystują więcej niż jeden typ walorów turystycznych.

Można zatem wskazać przykłady szlaków tematycznych należących do wyróżnionych grup:

- szlaki kulturowe (A), np. Szlak Romański,
- szlaki przyrodnicze (B), np. Szlak Wygasłych Wulkanów,
- szlaki kulturowo-przyrodnicze (D), np. Lubuski Szlak Wina i Miodu,
- szlaki kulturowo-specjalistyczne (E), np. Nadwarciański Szlak Bursztynowy,
- szlaki przyrodniczo-specjalistyczne (F), np. Szlak Rzeki Krutyni,
- szlaki kulturowo-przyrodniczo-specjalistyczne (G), np. Szlak Orlich Gniazd,
- szlaki turystyki aktywnej i specjalistycznej (C), w tym szlaki rekreacyjne takie, jak: szlaki *nordic walking*, ścieżki spacerowe, ścieżki zdrowia.



Ryc. 3.3 Główne tematyczne grupy szlaków turystycznych, opracowanie autorów

3.2. Zróżnicowanie szlaków turystycznych

Szlaki turystyczne według J. Tomczak (2013) można rozpatrywać w ujęciu podmiotowym i przedmiotowym. Interesującemu spostrzeżeniu towarzyszy jednak niezrozumiałe przeciwstawienie szlaku turystycznego i szlaku tematycznego[6]. Proponujemy więc używanie określeń: szlak w ujęciu podmiotowym i szlak w ujęciu przedmiotowym.

Szlak w ujęciu podmiotowym koncentruje się na osobie turysty i specyfice jego aktywności na szlaku – pieszej, rowerowej, konnej, górskiej itp., jest dostosowany do potrzeb użytkownika oraz rodzaju turystyki, któremu służy. Stanowi bardziej formę, niż treść samą w sobie (choć oczywiście pewne aspekty

[6] W kategorii szlaki turystyczne mieszczą się także szlaki tematyczne (każdy szlak tematyczny jest przecież szlakiem turystycznym). Autorce prawdopodobnie chodziło jedynie o klasyczne szlaki turystyczne (wytyczone i oznakowane w terenie).

krajoznawcze są także jego elementem). Wobec tego na szlaku turystycznym ważną rolę odgrywają elementy materialne, takie jak oznaczenia i inne rodzaje zagospodarowania.

Szlak w ujęciu przedmiotowym natomiast koncentruje się na przedmiocie zainteresowania turysty, czyli na określonym wątku związanym z konkretnym miejscem, niepowtarzalnym i niemożliwym do przeniesienia w inną lokalizację. Główną rolę odgrywa zatem przekazywana przez szlak treść, a mniejszą oznaczenia i pozostałe elementy zagospodarowania, które powinny być dostosowane do potrzeb przekazu tej treści (Tomczak 2014).

Najważniejsze cechy odróżniające szlaki w ujęciu podmiotowym i przedmiotowym przedstawia tab. 3.1.

Tab. 3.1. Cechy podmiotowe i przedmiotowe szlaku turystycznego

Szlak turystyczny	
ujęcie podmiotowe	*ujęcie przedmiotowe*
oznakowany formy turystyki kwalifikowanej wielotematyczny (walory krajoznawcze i rekreacyjne) możliwość czasowego ograniczenia dostępu ze względu na bezpieczeństwo użytkowników	oznakowany lub nieoznakowany formy dowolne jednotematyczny (najważniejszy temat przewodni)

Źródło: opracowanie autorów.

PTTK rozróżnia następujące szlaki turystyczne:

- piesze: górskie i nizinne, oraz ścieżki dydaktyczne (edukacyjne), przyrodnicze, spacerowe,
- narciarskie,
- rowerowe,
- kajakowe i żeglarskie,
- jeździeckie.

Każdy rodzaj szlaku posiada własny jednolity system znaków i urządzeń informacyjnych zgodny z *Instrukcją znakowania…* (2014). Systemy te muszą być komplementarne, ponieważ szlaki różnych rodzajów mogą być prowadzone na wspólnych odcinkach. Szlaki turystyczne tworzą spójną i przejrzystą sieć na terenie kraju i połączone są ze szlakami w krajach sąsiednich. Część szlaków polskich jest elementem międzynarodowej (europejskiej) sieci szlaków. Wszystkie szlaki turystyczne jako podstawowe elementy infrastruktury turystycznej w terenie, systemu bezpieczeństwa turystycznego i informacji turystycznej są ewidencjonowane w PTTK według jednolitych zasad.

Ścieżka dydaktyczna (edukacyjna) to szlak pieszy wytyczony w taki sposób, aby na jego trasie znalazło się jak najwięcej obiektów przyrodniczych, cza-

sem też zabytków architektury czy techniki. Charakteryzuje się, oprócz innego oznakowania niż tradycyjne szlaki piesze, położeniem szczególnego nacisku na walor edukacyjny, poprzez rozmieszczenie na szlaku tablic informacyjnych (stanowiska edukacyjne), wskazujących interesujące obiekty, a także wyjaśniających zjawiska i procesy przyrodnicze lub antropogeniczne, które doprowadziły do ich powstania[7]. Ścieżki dydaktyczne najczęściej poświęcone są jednemu tematowi przewodniemu.

Ryc. 3.4 Oznakowanie ścieżek dydaktycznych: wokół jeziora Jaczno w Suwalskim Parku Krajobrazowym, oraz na Górze Chełmowej w Górach Świętokrzyskich, fot. B. Włodarczyk 2014

Ścieżka przyrodnicza to szczególny przypadek ścieżki dydaktycznej (edukacyjnej) służący popularyzacji ochrony przyrody lub krajobrazu. Posiada specjalne oznakowanie, może być także wyposażona w stanowiska edukacyjne z tablicami informacyjnymi.

Ryc. 3.5 Ścieżki w Poczopku – Nadleśnictwo Krynki, fot. A. Stasiak

Ścieżka (trasa) spacerowa to krótka trasa najczęściej wytyczona w okolicach uzdrowisk, oznakowana specjalnymi znakami, służąca rekreacji ruchowej przede wszystkim kuracjuszy. Może zawierać urządzenia do ćwiczeń rehabilitacyjnych (elementy ścieżki zdrowia). Z reguły ma kształt pętli, umożliwiającej powrót do miejsca rozpoczęcia spaceru.

Ryc. 3.6 Ścieżka zdrowia w Polkowicach (http://polkowice.naszemiasto.pl, www.dol-ek.pl)

W związku ze wzrostem ostatnich latach popularności spacerów z kijkami (*nordic walking*) pojawiły się oznakowane trasy dla miłośników tej aktywnej formy wypoczynku.

Ryc. 3.7 System znaków opracowany przez Polskie Stowarzyszenie Nordic Walking, za: www.kursynw.pl

Szlakiem *nordic walking* jest wyznaczona w terenie krótka trasa służąca do

[7] Na tablicach mogą też być tylko numery stanowisk, a opisy w drukowanym przewodniku

odbywania kilkugodzinnych marszy rekreacyjno-sportowych z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu (kije), najczęściej oznakowana jednolitymi znakami i mająca zazwyczaj charakter okrężny.

Ryc. 3.8 Znaki opracowany przez Stację Zdrowie *Nordic Walking*, fot. B. Włodarczyk

Ryc. 3.8 Znaki szlaku nordic walking w Kazimierzu Dolnym, fot. A. Stasiak

Ryc. 3.10 Tablice informacyjne na szlaku *nordic walking* w okolicach Końskich (woj. świętokrzyskie), fot. B. Włodarczyk,

Ryc. 3.11 Oznaczenie szlaków *nordic walking* w Dobromierzu, woj. świętokrzyskie, fot. B. Włodarczyk

Polskie Stowarzyszenie *Nordic Walking* (PSNW) zalicza szlaki turystyczne nordic walking do szlaków pieszych górskich i nizinnych, ścieżek spacerowych, przyrodniczych i dydaktycznych. Są one ewidencjonowane w Centralnym Rejestrze Szlaków Turystycznych Nordic Walking PSNW, a ich tworzenie podlega jednolitym zasadom (jednolity system znaków i urządzeń informacyjnych określony stosowną instrukcją – www.kursynw.pl).

Polskie Stowarzyszenie Nordic Walking wyróżnia trzy rodzaje trudności szlaków turystycznych *nordic walking*:

– łatwe, o długości ok. 4–5 km, oznaczane kolorem zielonym,
– średnie, o długości ok. 6–7 km, oznaczane kolorem czerwonym,
– trudne, o długości ok. 8–12 km, oznaczane kolorem czarnym (ryc. 3.7).

Biegownice – trasy dla biegaczy

W ostatnich latach obserwuje się w Polsce wzrost zainteresowania bieganiem. Coraz więcej ludzi w różnym wieku uprawia rekreacyjnie jogging, a także podejmuje poważne, regularne treningi biegowe. Barierą utrudniającą rozwój tej najprostszej aktywności ruchowej jest brak terenów treningowych. W największych miastach (Warszawa, Kraków, Poznań, Wrocław, Łódź, Trójmiasto) stopniowo powstają już jednak odpowiednio przygotowane i bezpieczne ścieżki dla biegaczy (niekiedy zwane też biegownicami).

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom miłośników biegania w 2014 r. w lasach regionu łódzkiego wytyczono 16 oznakowanych ścieżek umożliwiających odbywanie treningów. Projekt „Trasy biegowe w województwie łódzkim" sfinansowany został z budżetu Urzędu Marszałkowskiego, a jego wykonawcą była Akademia Sport i Zdrowie przy współpracy z Regionalną Dyrekcją Lasów Państwowych w Łodzi.

Ścieżki zlokalizowane są w ośmiu atrakcyjnych przyrodniczo miejscach położonych na terenie parków krajobrazowych (Grotniki, Załęcze Wielkie, Skierniewice, Bronisławów, Konstantynów Łódzki, Spała, Wiączyń Dolny oraz łódzkie Łagiewniki). W każdym z nich wytyczono i oznakowano różnymi kolorami po dwie ścieżki: krótsza liczy z reguły 2–3 km, dłuższa zaś – 5–7 km. Dzięki temu mogą służyć zarówno mniej, jak i bardziej zaawansowanym biegaczom. Na początku każdej trasy umiejscowiona jest tablica-legenda informująca o jej przebiegu. Umożliwia to uprawianie rekreacji fizycznej na malowniczych, dobrze oznaczonych i wymierzonych ścieżkach biegowych, w poczuciu bezpieczeństwa i pewności, że nie zabłądzi się w nieznanym terenie.

W założeniu ścieżki mają służyć nie tylko biegaczom, ale również reprezentantom innych sportów, np. rowerzystom, triatlonistom, miłośnikom nordic walking czy biegaczom na orientację. Dodatkowym ich celem jest promocja mało znanych, ale atrakcyjnych turystycznie miejsc regionu łódzkiego, w których można połączyć aktywny wypoczynek ze zwiedzaniem. Dlatego też trasy biegowe zintegrowane są z odpowiednią infrastrukturą turystyczną, a zwłaszcza z miejscami parkingowo-postojowymi (możliwość dojazdu samochodem).

Otwarciu ścieżek towarzyszyły zawody w biegach przełajowych, w których startowało, w zależności od miejsca, od 120 do 300 zawodników (w tym znani byli sportowcy: Wanda Panfil i Artur Partyka). Popularyzacji tras służy także strona internetowa (www.biegilodzkie.pl), zawierająca nie tylko opis projektu czy mapki i profile poszczególnych ścieżek, ale także informacje o imprezach biegowych i ich wyniki.

Źródło: opracowanie autorów na podstawie materiałów prasowych i strony: www.biegilodzkie.pl.

Szlak narciarski to rodzaj szlaku turystycznego przeznaczonego dla narciarzy, oznaczonego specjalnymi symbolami wyznaczającymi jego przebieg i ułatwiającymi odnalezienie właściwej drogi. Szlaki narciarskie dzielą się na: szlaki

podejściowe (prowadzące z dolin na przełęcze i szczyty), szlaki grzbietowe i jednokierunkowe nartostrady (zjazdowe). W przypadku szlaków podejściowych i grzbietowych ich przebieg pokrywa się zazwyczaj ze szlakami pieszymi górskimi.

Ryc. 3.11 Oznakowanie szlaku narciarskiego.

Należy wyraźnie odróżnić **szlaki narciarskie** od **narciarskich tras zjazdowych** i od tzw. **nartostrad**, które stanowią wyznaczone obszary z trasami przeznaczonymi do zjazdu narciarskiego (po stoku lub zboczu górskim), przygotowane i zarządzane przez operatorów stacji narciarskich. Trasom tym towarzyszy specjalistyczna infrastruktura do uprawiania narciarstwa (wyciągi, wypożyczalnie sprzętu, szkółki narciarskie).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie stopni trudności narciarskich tras zjazdowych, biegowych i nartostrad oraz sposobu ich oznaczania określa następujące stopnie trudności dla narciarskich tras zjazdowych i nartostrad:

A – łatwe – o średnim nachyleniu do 21% (12°) i maksymalnym stopniu nachylenia do 30% (17°);

B – trudne – o średnim nachyleniu do 29% (16°) i maksymalnym stopniu nachylenia do 40% (22°);

C – bardzo trudne – o średnim nachyleniu powyżej 29% (16°) i maksymalnym stopniu nachylenia powyżej 40% (22°),

oraz następujące stopnie trudności dla narciarskich tras biegowych:

A – łatwe – o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym do 10%, maksymalnej długości do 10 km lub o maksymalnej różnicy poziomów na 1 km trasy do 40 m, nieposiadające odcinków z trudnymi podejściami i zjazdami oraz nachylenia poprzecznego;

B – trudne – o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym do 20%, o maksymalnej długości do 20 km lub o maksymalnej różnicy poziomów na 1 km trasy do 80 m, posiadające niezbyt liczne odcinki z trudnymi podejściami i zjazdami;

C – bardzo trudne – o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym powyżej 20%, o długości powyżej 20 km lub o maksymalnej róż-

nicy poziomów na 1 km trasy powyżej 80 m, posiadające liczne odcinki z trudnymi podejściami i zjazdami[8].

Stopień trudności narciarskich tras zjazdowych, biegowych oraz nartostrad oznacza się kolorem:

1) niebieskim – trasy o stopniu trudności A,
2) czerwonym – trasy o stopniu trudności B,
3) czarnym – trasy o stopniu trudności C.

Szlak rowerowy to droga lądowa (szutrowa, gruntowa, mało uczęszczana asfaltowa, utwardzona ścieżka) przeznaczona dla turystycznego (krajoznawczego, rekreacyjnego) ruchu rowerowego, oznakowana zunifikowanymi znakami, która ze względu na realizację celu stanowi optymalny wariant trasy wędrówki i zapewnia bezpieczeństwo jego użytkownikom.

Ryc. 3.12 Oznakowanie szlaku rowerowego, arch. PTTK

Podobnymi do „szlaku rowerowego" terminami są „droga dla rowerów" i „ścieżka rowerowa". Często używane są one zamiennie, jako synonimy, co jest jednak błędem, gdyż ich znaczenie jest zupełnie inne. Różnice dotyczą m.in. miejsca ich wytyczenia, rodzaju podłoża, sposobu oznakowania, grupy głównych użytkowników.

Droga dla rowerów (rowerowa) to utwardzona droga publiczna lub jej część, najczęściej w terenie zabudowanym, przeznaczona dla ruchu pojazdów jednośladowych, oznakowana odpowiednimi pionowymi znakami drogowymi (C 13) i odseparowana od

Ryc. 3.13 „Rowerowe" znaki drogowe

[8] W przypadku gdy którykolwiek z parametrów danej narciarskiej trasy biegowej odpowiada parametrowi z wyższego stopnia trudności, narciarską trasę biegową kwalifikuje się według wyższego stopnia trudności.

ruchu drogowego (konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego). Przeznaczona jest przede wszystkim dla mieszkańców i stanowi element infrastruktury komunikacyjnej.

Ze względu na budowę wyróżnia się następujące rodzaje dróg dla rowerów:

– samodzielne drogi rowerowe (zazwyczaj poza miastami),
– samodzielne drogi rowerowe w pasie jezdni (biegnące obok jezdni, często rozdzielone pasem zieleni),
– wydzielone z jezdni za pomocą niskiego krawężnika lub namalowanej linii (pas dla rowerów, pas rowerowy, kontrapas – umożliwiający jazdę tylko w jednym kierunku),
– wydzielone z chodnika za pomocą niskiego krawężnika, koloru nawierzchni lub namalowanej linii (znaków poziomych).

Ryc. 3.14 Droga dla rowerów , arch. PTTK

W miastach bardzo często można spotkać kombinację wydzielonej drogi dla rowerów i drogi dla pieszych, popularnie nazywaną ciągiem pieszo-rowerowym lub ścieżką rowerową. Na drogach, na których występuje intensywny ruch rowerowy, a nie ma wyznaczonych specjalnych pasów, w niektórych państwach (np. Czechy, Niemcy) spotkać można tzw. sierżantów rowerowych tj. znaki informujące o tym zjawisku.

Ciągi pieszo-rowerowe oznaczane są dwoma znakami:

Znak kompilacji C-13 i C-16 oznacza drogę, na której dopuszcza się tylko ruch pieszych i rowerów.

Ruch pieszych i rowerzystów odbywa się na całej powierzchni, jeżeli symbole oddzielone są kreską poziomą.

Ruch pieszych i rowerzystów odbywa się odpowiednio po stronach drogi wskazanych na znaku, jeżeli symbole oddzielone są kreską pionową.

Szlak jeździecki (konny) to oznakowana trasa umożliwiająca odbywanie bezpiecznych wędrówek konnych, wyposażona w odpowiednią infrastrukturę, która umożliwia wypoczynek zarówno jeźdźca, jak i konia (np. koniowiązy, wodopoje, stajnie, gospodarstwa agroturystyczne). Szlaki jeździeckie dzieli się na nizinne i górskie.

Z uwagi na zwiększającą się popularność turystyki konnej w Polsce w ostatnich latach Lasy Państwowe zaczęły wytyczać własne, specjalnie oznakowane leśne drogi konne w kształcie pętli, umożliwiające kilkugodzinną wędrówkę konną. Taki szlak rozpoczyna się i kończy w tym samym miejscu, np. na parkingu leśnym, w stajni, ośrodku jazdy konnej, gospodarstwie agroturystycznym itp.

W środowisku turystów zainteresowanych turystyką wodną funkcjonuje pojęcie drogi wodnej.

Droga wodna to rzeka, kanał, jezioro lub inny odcinek wodny, który dzięki cechom naturalnym lub wynikającym z działalności człowieka nadaje się do żeglugi. Droga wodna może być morska lub śródlądowa, żeglowna lub spławna *Ilustrowany słownik statystyk transportu*.

W turystyce najczęściej wykorzystuje się dwa rodzaje dróg wodnych: szlaki kajakowe i szlaki żeglarskie.

Ryc. 3.17 Tablice informacyjne na szlakach kajakowych, fot. B. Włodarczyk,

Szlak kajakowy to droga wodna (rzeka, kanał, akwen) o odpowiedniej szerokości i głębokości, na której odbywać się może swobodnie lub z pokonaniem przeszkód spływ kajakowy (Jastrzębski 1960, zmienione).

Szlaki kajakowe można pokonywać nie tylko kajakiem, ale także canoe, pontonem i tratwą. Od innych szlaków turystycznych odróżnia je sposób oznakowania. Ich trasę wyznacza naturalny bieg rzeki, dlatego nie stosuje się tutaj popularnych, malowanych oznaczeń, jedynie znaki informacyjno-ostrzegawcze (najczęściej tablice z zadaszeniem).

Szlak żeglarski to droga przeznaczona dla jednostek pływających (żaglówek), o odpowiedniej głębokości, wyznaczona na akwenie trudnym lub niebezpiecznym brzegowymi (romby, kwadraty) lub pływającymi znakami nawigacyjnymi (boje, bakeny), na której może odbywać się bezpiecznie i swobodnie ruch żeglarski.

Ryc. 3.17 Znaki informacyjne na szlaku kajakowym fot. M. Lityński

Na wodach śródlądowych kierunek toru jest zgodny z kierunkiem prądu rzeki, a na wodach stojących jest wyznaczany przez władze lokalne. Należy jednak pamiętać, że każdy szlak żeglarski może być również szlakiem kajakowym, ale nie każdy szlak kajakowy może być szlakiem żeglarskim.

Trudności z precyzyjnym zdefiniowaniem szlaku turystycznego mogą też po części wynikać z ich dużej różnorodności. Biorąc pod uwagę różne kryteria można wyodrębnić co najmniej kilkanaście rodzajów szlaków turystycznych (tab. 3.2).

Tab. 3.2. Podział szlaków turystycznych według wybranych kryteriów

Kryterium podziału	*Rodzaje szlaków*
Główna tematyka	– przyrodnicze: krajobrazowe, osobliwości natury, ornitologiczne... – kulturowe: architektoniczne, historyczne, etnograficzne, przemysłowe (zabytków techniki), biograficzne, literackie i filmowe, religijne... – przyrodniczo-kulturowe
Geneza	zaadaptowane na potrzeby turystyki (historyczne drogi militarne, pielgrzymkowe, handlowe...); specjalnie przygotowane dla turystów
Motywy (cele podróżowania)	poznawcze; rekreacyjne; pielgrzymkowe; przygodowe (w tym przeżyć i sportów ekstremalnych); inne
środek transport / forma turystyki	– piesze; narciarskie; rowerowe; kajakowe; żeglarskie; konne; samochodowe; kolejowe; – łączone, np. pieszo-rowerowe
Rola szlaku w większych systemach penetracji turystycznej	– główne – uzupełniające – łącznikowe – doprowadzające
Zasięg (przebieg)	miejskie; lokalne; regionalne (w tym transgraniczne); krajowe; subkontynentalne kontynentalne; międzykontynentalne
Sposób wytyczenia i oznakowania w terenie	– wytyczone i oznakowane – wytyczone i nieoznakowane (lub oznakowane tylko przy obiektach) – niewytyczone (zbiór punktów polecanych do zwiedzania)
Okres wykorzystania	– sezonowe – całoroczne
Znaczenie (ranga) szlaku	– lokalne; regionalne; krajowe; międzynarodowe

Źródło: opracowanie autorów na podstawie: A. Stasiak (2006), A. Mikos von Rohrscheidt (2010), zmodyfikowane.

Podstawowe kryteria przedstawione w tab. 3.2 nie tylko porządkują nieco skomplikowaną rzeczywistość, ale mogą być także wykorzystane do konstruowania złożonych klasyfikacji szlaków turystycznych, wykorzystujących kilka cech jednocześnie. W zależności od konkretnych potrzeb, zestaw przyjętych cech może być różny, a dokonane na ich podstawie analizy będą pełniejsze i bardziej przydatne.

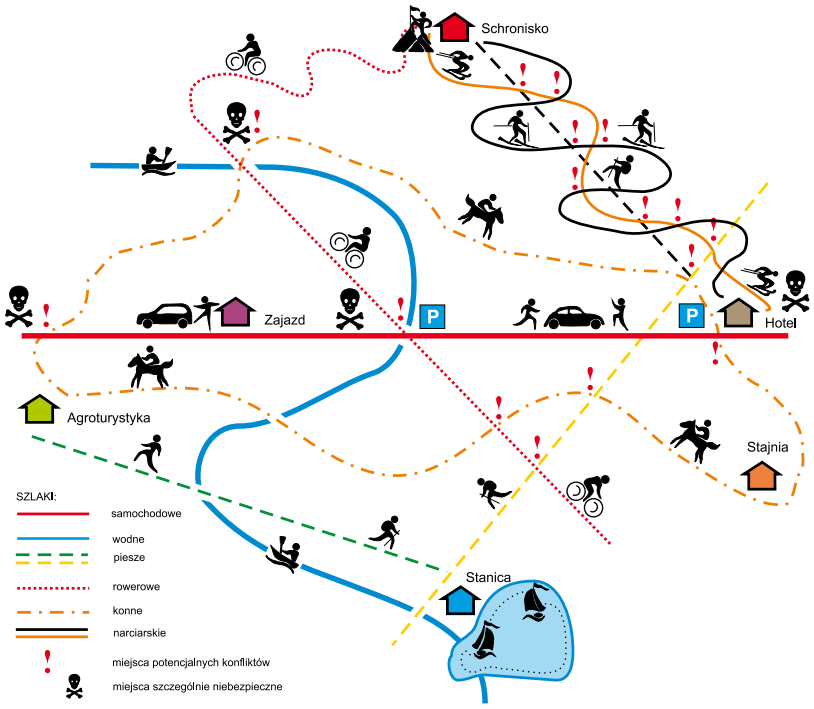
SZLAKI JAKO ELEMENT PRZESTRZENI

4. Szlak turystyczny jako element przestrzeni geograficznej i turystycznej

Szlaki turystyczne nie istnieją „w próżni" – funkcjonują w pewnym otoczeniu, przestrzeni geograficznej, która ma swoje charakterystyczne cechy, będące wynikiem działalności sił przyrody i człowieka.

Przestrzeń geograficzna obejmuje przyrodnicze powłoki Ziemi, tj. atmosferę, hydrosferę, biosferę i litosferę, a także antroposferę, czyli sferę życia człowieka i efekty jego działalności.

Jeśli przestrzeń geograficzna jest użytkowana przez turystów mówimy o przestrzeni turystycznej.



Ryc. 4.1. Szlaki turystyczne w przestrzeni geograficznej i turystycznej, opracowanie autorów

Przestrzeń turystyczna jest tą częścią przestrzeni geograficznej, w której występuje zjawisko ruchu turystycznego. Warunkiem koniecznym i wystarczającym do zaklasyfikowania części przestrzeni geograficznej jako przestrzeń turystyczna jest ruch turystyczny niezależnie od jego wielkości i charakteru. Preferowane (obserwowane) formy aktywności turystycznej czy rekreacyjnej (zachowania turystów) w tej przestrzeni umożliwiają jej podział i klasyfikację. Warunkiem dodatkowym jest występowanie zagospodarowania turystycznego (m.in. szlaków turystycznych), którego wielkość i charakter pozwalają określić typ przestrzeni turystycznej (Włodarczyk 2009).

4.1. Szlak jako element dostępności komunikacyjnej

Fundamentalną funkcją szlaków turystycznych jest funkcja komunikacyjna. Wytyczone i oznakowane trasy umożliwiają turystom bezpieczne przemieszczanie się w terenie od punktu A do punktu B. W takim ujęciu szlaki turystyczne są częścią szeroko rozumianej dostępności komunikacyjnej obszaru recepcyjnego (wypoczynku).

Dostępność komunikacyjna to wszelkie możliwości zarówno dojazdu do terenu będącego celem podróży, jak i poruszania się po nim. Obejmuje ona sieć połączeń i wszelką infrastrukturę z nią związaną. Generalnie dostępność komunikacyjną dzielimy na:

a) **dostępność zewnętrzną**, którą stanowi istniejąca sieć połączeń komunikacyjnych między miejscem stałego zamieszkania turysty a celem jego wyjazdu (autostrady, drogi szybkiego ruchu, koleje, połączenia lotnicze, promowe, dalekobieżne szlaki turystyczne itp.), sieć ta zazwyczaj obejmuje także obiekty towarzyszące typu: dworce, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale promowe itp.;

b) **dostępność wewnętrzną**, którą tworzy system połączeń komunikacyjnych, szlaków turystycznych (pieszych, wodnych), ścieżek rowerowych, *nordic walking*, kolejek (wąskotorowych, górskich itp.), wyciągów turystycznych, lokalnej sieci dróg, umożliwiających turyście odbywanie w obrębie danego rejonu wycieczek do określonych miejsc, sieć tę zazwyczaj uzupełniają wszelkiego rodzaju przystanki (drogowe, kolejowe), parkingi, miejsca postoju itp.

Szlaki turystyczne mogą więc być istotnym elementem zarówno dostępności komunikacyjnej zewnętrznej, jak i dostępności komunikacyjnej wewnętrznej. W tym pierwszym przypadku chodzi przede wszystkim o długodystansowe szlaki (samochodowe, ale także rowerowe, konne, kajakowe, a nawet piesze), które zapewniają turystom dotarcie do docelowego miejsca wyjazdu (obszaru recepcyjnego). Druga grupa szlaków – z reguły krótszych, ale zdecydowanie liczniejszych – tworzy mniej lub bardziej rozbudowaną sieć tras ułatwiających penetrację obszaru wypoczynku i uprawianie różnych form turystyki aktywnej (lub rekreacji). Szlaki turystyczne najczęściej stanowią dopełnienie (lub uzupełnienie) innych możliwości poruszania się po danym terenie, np. sieci dróg i komunikacji publicznej (autobusy liniowe, busy), kolejek linowych, wyciągów narciarskich. Mogą być przy tym jedną z wielu alternatywnych tras wykorzystywanych do poruszania się po obszarze, ale mogą też być jedynym możliwym

(zarówno z powodów technicznych, jak i ograniczeń prawnych) sposobem dotarcia do określonego miejsca (np. na terenie parku narodowego).

4.2. Szlak jako element zagospodarowania turystycznego

W teorii turystyki dostępność komunikacyjna wewnętrzna zaliczana jest niekiedy – jako tzw. baza komunikacyjna – do zagospodarowania turystycznego obszaru recepcyjnego.

> **Zagospodarowanie turystyczne** – obejmuje te elementy, które zapewniają prawidłowe funkcjonowanie obszaru recepcyjnego przy założeniu optymalnego zaspokojenia potrzeb turystów. Elementy zagospodarowania turystycznego wspomagają bądź uzupełniają walory turystyczne. W skład zagospodarowania turystycznego wchodzą: baza noclegowa, gastronomiczna, towarzysząca i paraturystyczna. Elementy zagospodarowania turystycznego mogą mieć zarówno charakter stały, jak i sezonowy (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

Infrastruktura komunikacyjna niewątpliwie odgrywa ważną rolę w udostępnianiu walorów turystycznych, nierzadko jeszcze dodatkowo podnosząc ich atrakcyjność w oczach turystów (np. dzięki odpowiednio poprowadzonej drodze widokowej, panoramom roztaczającym się z kabiny kolejki górskiej czy szlakom turystycznym przecinającym fantazyjne formacje skalne). Mimo że szlaki turystyczne zaliczane są raczej do turystycznej infrastruktury uzupełniającej, ich znaczenie w podnoszeniu atrakcyjności regionu jest nie do przecenienia. Pozwalają bowiem na podejmowanie krótkich, najczęściej jednodniowych, wycieczek rekreacyjnych i krajoznawczych. A szerokie spektrum możliwych form wypoczynku decyduje o atrakcyjności pobytu na obszarze recepcyjnym. W ten sposób baza komunikacyjna staje się jednym z ważnych elementów zagospodarowania turystycznego terenu, które mają zaspokajać różnorodne potrzeby przybyszów. Stopień rozwoju bazy komunikacyjnej – oprócz bazy noclegowej i gastronomicznej – decyduje o poziomie przygotowania obszaru do przyjęcia turystów.

Szlaki turystyczne należy więc traktować jako integralną część współczesnej standardowej infrastruktury turystycznej. Tym bardziej, że sam szlak składa się nie tylko z oznakowanej drogi czy ścieżki, ale także z odpowiedniej, rozmieszczonej wzdłuż trasy wędrówki infrastruktury (budowli, obiektów, urządzeń itp.). Jej powstanie wymaga często znaczących nakładów finansowych.

W zależności od rodzaju i charakteru szlaku turystycznego jego zagospodarowanie może być różne. Niektóre ze szlaków nie wymagają specjalnej infrastruktury (np. szlaki wirtualne, szlaki wytyczone w specyficznych warunkach przyrodniczych), inne z kolei wymagają bardzo specjalistycznego zainwestowania (konne, kajakowe). Najczęściej jednak infrastrukturę szlaku turystycznego tworzą m.in.:

– przygotowana (wyrównana, utwardzona) nawierzchnia, mostki, kładki, podesty;
– sztuczne ułatwienia (przydatne zwłaszcza na terenach górskich): schody, poręcze, drabinki, klamry, łańcuchy itp.;
– ułatwienia dla niepełnosprawnych (np. pochylnie, podjazdy, oznaczenia dla niewidomych);
– zintegrowane ze szlakiem obiekty noclegowe (schroniska), miejsca do odpoczynku, organizacji pikników, schronienia przed złymi warunkami atmosferycznymi;
– urządzenia ułatwiające korzystanie ze sprzętu niezbędnego do uprawiania turystyki kwalifikowanej (parkingi dla rowerów, przystanie i pomosty dla kajaków i in.);
– posterunki, strażnice służb porządkowych i ratowniczych (np. GOPR, WOPR);
– zintegrowana ze szlakiem komunikacja publiczna (przystanki, parkingi, możliwość przewożenia, np. rowerów, rozkład jazdy dopasowany do ruchu turystycznego itp.).

Dodatkowym elementem każdego szlaku turystycznego jest infrastruktura informacyjno-edukacyjna, do której zalicza się m.in.:

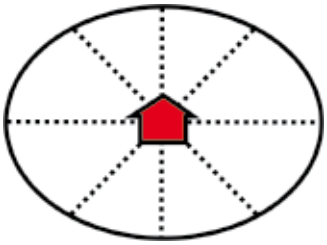
– drogowskazy i tabliczki informacyjne z czasem przejścia (w górach) lub odległościami (na nizinach);
– tablice z opisem przebiegu szlaku, historii regionu, charakterystyką lokalnych atrakcji (przyrodniczych i antropogenicznych), topograficzną mapą okolicy;
– punkty informacji turystycznej, ośrodki edukacyjne itp.;
– infokioski, instalacje interaktywne;
– stronę internetową szlaku, aplikacje mobilne, audioprzewodniki, a także tradycyjne materiały informacyjno-promocyjne.

Dopiero tak wyposażony szlak może w pełni zaspokoić potrzeby edukacyjno-poznawcze i wypoczynkowe turystów.

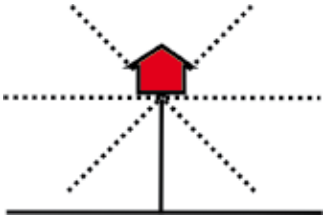
Należy pamiętać, że szlaki turystyczne są bardzo ściśle powiązane z innymi obiektami i urządzeniami materialnej bazy turystyki, zwłaszcza bazą noclegową i gastronomiczną. Wyznakowanie szlaków bez zapewnienia odpowiednich obiektów noclegowych i gastronomicznych nie spowoduje wyraźnego zwiększenia ruchu turystycznego, i odwrotnie – wybudowanie obiektu noclegowego nawet w malowniczej okolicy, ale bez szlaków dojściowych, skutecznie może zmniejszyć jego dochodowość.

Zależności pomiędzy szlakami turystycznymi a schroniskami na obszarach górskich były przedmiotem analiz wielu badaczy, m.in. M. Staffy (2007).

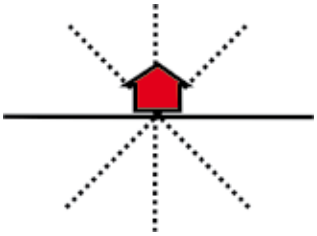
W wyniku nałożenia na siebie sieci szlaków i schronisk wyodrębnił on i opisał trzy podstawowe teoretyczne typy układów lokalizacji schronisk górskich (swobodny, sprzężony i dostosowany) oraz dodatkowo nowszy typ stacji narciarskiej (ryc. 4.2). Zdaniem autora każde z istniejących schronisk i każda z potencjalnych lokalizacji mogą zostać przyporządkowane do jednego z wyróżnionych typów. Co ważne, każdy układ może ulec przekształceniu w inny pod wpływem rozwoju infrastruktury. Układy te mogą się też ze sobą swobodnie łączyć i uzupełniać w systemie sieciowym.



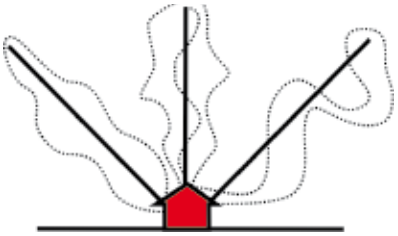
A. Układ swobodny – odnosi się przede wszystkim do obiektów wzniesionych w partiach szczytowych, do których doprowadzają tylko dojścia piesze.



B. Układ sprzężony – są to obiekty przy drogach publicznych, skorelowane z siecią szlaków pieszych, z reguły odpowiada to lokalizacjom w rejonie przełęczy.



C. Układ dostosowany – to obiekty w terenie niezabudowanym, do których doprowadzono specjalne drogi dojazdowe, i które stanowią bazę wypadową dla turystów pieszych czy innych. Oprócz szlaków przelotowych (dalekobieżnych) wyposażone są w krótsze, często o charakterze pętelkowym, które umożliwiają odbywanie wędrówek o różnej długości i w różnych wariantach przebiegu.



D. Stacja narciarska – tworzą ją obiekty noclegowe przy drogach publicznych (z całym zapleczem, m.in. parkingami) z siecią wyciągów i tras zjazdowych. Stacje takie mogą się łączyć z innymi np. po drugiej stronie grzbietu, w innej dolinie, tworząc całe systemy tras i kolejek.

Objaśnienia:

schronisko – szlaki turystyczne – ..... drogi publiczne ———

Ryc. 4.2. Teoretyczne typy lokalizacji schronisk lub innych obiektów noclegowych względem górskich szlaków turystycznych oraz dróg dojściowych i dojazdowych, M. Staffa (2007)

Innym ciekawym wnioskiem M. Staffy (2007) jest spostrzeżenie, że:

> [...] schronisk nie zastąpią coraz liczniejsze i lansowane gospodarstwa agroturystyczne czy pensjonaty, bowiem są one nastawione na turystę – raczej wczasowicza – osiadłego, a nie na klienta przychodzącego wieczorem, zajmującego łóżko na jedną noc i wędrującego dalej, często nie korzystającego nawet z oferty gastronomicznej (Staffa 2007).

W ciągu dziesiątków lat rozwoju turystyki w wielu regionach powstała gęsta, często dość skomplikowana sieć znakowanych tras turystycznych, umożliwiająca penetrację obszaru wypoczynku na różne sposoby (ryc. 4.1.). Sieć tę tworzą szlaki: piesze, narciarskie, rowerowe, samochodowe, kajakowe, żeglarskie, kolejowe, konne (jeździeckie). Ich łączna długość może być bardzo duża i najczęściej w dalszym ciągu jeszcze rośnie.

Przyjmuje się, że rozwój sieci szlaków turystycznych w regionie jest wskaźnikiem rozwoju jego funkcji turystycznej. Im większa gęstość szlaków turystycznych (mierzona np. liczbą kilometrów przypadających na jednostkę powierzchni), tym prawdopodobnie większy ruch turystyczny i lepiej rozwinięta funkcja turystyczna.

Z analizy sieci szlaków turystycznych nie można jednak wyciągać zbyt daleko idących wniosków, gdyż jej rozwój rzadko ma charakter swobodny, przebiega bez ograniczeń (chociażby natury administracyjno-prawnej). Dzieje się tak np. na terenach pogranicza, obszarach chronionych, terenach o dużej koncentracji walorów turystycznych.

Trzeba pamiętać, że szlaki turystyczne z jednej strony służą udostępnieniu turystom najbardziej atrakcyjnych walorów danego obszaru, z drugiej jednak strony mogą też pełnić funkcję ochronną (ekologiczną). W tym ostatnim przypadku przebieg trasy świadomie wytyczany jest w taki sposób, by ograniczyć lub wręcz uniemożliwić (np. w parkach narodowych) penetrację turystów na terenach szczególnie cennych lub o niewielkiej odporności na antropopresję.

Wyłączenie pewnych obszarów z penetracji turystycznej może jednak spowodować wzrost natężenia ruchu turystycznego na udostępnionych szlakach, na tyle duży, że stwarza realne zagrożenie dla środowiska przyrodniczego. Dlatego, aby skutecznie zarządzać turystyką, często określa się pewne graniczne wartości, których nie powinno się przekraczać, gdyż prowadzi to do szkodliwych zjawisk. Takimi *wskaźnikami* są: chłonność, pojemność i przepustowość turystyczna.

Pojęcia te są znane od dawna w teorii turystyki (por. np. Warszyńska, Jackowski 1979, Stasiak 1997). W niniejszym rozdziale zostały one jednak specjalnie dostosowane do specyfiki szlaków turystycznych.

> **Chłonność szlaku turystycznego** jest to maksymalna liczba uczestników ruchu turystycznego, którzy mogą równocześnie przebywać na danym szlaku, nie powodując

dewastacji i degradacji środowiska przyrodniczego i kulturowego, a tym samym pogorszenia warunków pobytu.

Pojemność szlaku turystycznego to możliwości obsługowe bazy noclegowej (liczba miejsc noclegowych), gastronomicznej (liczba miejsc konsumpcyjnych, wydawanych posiłków) i towarzyszącej (liczba miejsc lub powierzchnia), zlokalizowanych wzdłuż szlaku, określające maksymalną liczbę uczestników ruchu turystycznego mogących równocześnie korzystać z poszczególnych urządzeń szlaku turystycznego, nie przyczyniając się do zmniejszenia zakresu i jakości usług turystycznych oraz nie powodując negatywnych skutków społecznych i gospodarczych.

Przepustowość szlaku turystycznego to maksymalna zdolność szlaku do przepuszczenia (przepływu) określonej liczby turystów w jednostce czasu. Wartość tego wskaźnika jest uzależniona od warunków przyrodniczych (szerokość ścieżki, spadek terenu, charakter podłoża), wielkości infrastruktury (liczba dróg, połączeń), jej możliwości technicznych (udogodnienia, klamry, łańcuchy, kolejki, wyciągi) oraz stanu technicznego (jakość nawierzchni, stopień zużycia urządzeń) lub celowej działalności człowieka zmierzającej do regulowania natężenia ruchu turystycznego na szlaku z założeniem optymalnego bezpieczeństwa użytkowników.

Tab. 4.1. Optymalne i maksymalne wartości chłonności, pojemności i przepustowości szlaków turystycznych

Wskaźnik	*Wartość*	
	optymalna	*maksymalna*
Chłonność turystyczna	nie stwarza zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i komfortu użytkowników szlaku turystycznego	nie powoduje trwałej degradacji elementów środowiska przyrodniczego
Pojemność turystyczna	nie przyczynia się do zmniejszenia zakresu i poziomu podaży usług turystycznych	nie powoduje negatywnych skutków społecznych i gospodarczych
Przepustowość turystyczna	nie powoduje zbyt szybkiego zużycia infrastruktury	gwarantuje bezpieczne użytkowanie szlaku

Źródło: opracowanie autorów.

Chłonność i pojemność szlaku turystycznego są pojęciami bardziej statycznymi, natomiast przepustowość szlaku turystycznego ma charakter dynamiczny (por. tab. 4.1) i powinna być wyznaczana w oparciu o:

a) jego techniczne możliwości,
b) bezpieczeństwo poruszania się po nim,
c) komfort użytkowania (użytkownika).

Przepustowość szlaku turystycznego można regulować poprzez:

a) metody pośrednie, np.:
   – wprowadzenie opłat za wstęp,
   – podwyższenie sezonowych stawek za parkowanie,
   – stworzenie tzw. strefy buforowej (rozpraszającej ruch turystyczny),

– zaproponowanie alternatywnych szlaków i form wypoczynku w okolicy, oraz

b) metody bezpośrednie, np.:

– czasowe zamykanie „przeciążonych" i niebezpiecznych szlaków,

– regulowanie liczby osób przebywających na szlaku (np. biletowany wstęp na punkty widokowe),

– wprowadzenie ruchu jednokierunkowego.

Umiejętne wykorzystanie funkcji turystycznej i ekologicznej szlaków turystycznych może stać się skutecznym narzędziem planowania przestrzennego. Pozwala bowiem, w sposób niezauważalny nawet dla samych zainteresowanych, sterować potokami ruchu turystycznego:

– l**ikwidować nadmierną koncentrację ruchu turystycznego** na najbardziej zagrożonych terenach poprzez rozproszenie turystów na większym obszarze, i na odwrót,

– **zapobiegać rozproszeniu turystów na zbyt dużej powierzchni** poprzez skanalizowanie potoków ruchu turystycznego wzdłuż wybranych i wytyczonych ciągów.

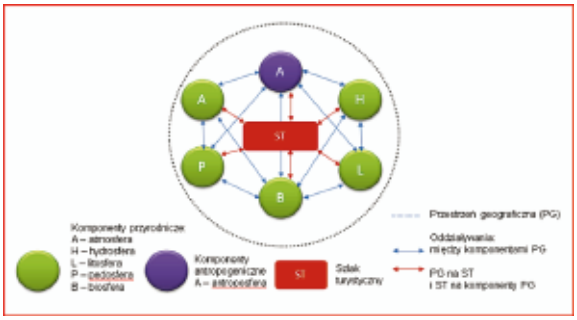
Jest to stosunkowo łatwe do realizacji, gdyż większość turystów porusza się niemal wyłącznie po szlakach, nie próbując wytyczać dróg do celu „na własną rękę".

Szlaki turystyczne można też z powodzeniem wykorzystywać do zarządzania równomiernym rozwojem gospodarczym obszaru, a także działań w ramach marketingu turystycznego. Poprzez wytyczanie nowych tras, wydłużanie już istniejących lub przyłączanie do nich kolejnych obiektów (miejscowości) można efektywnie poszerzać zasięg penetracji turystycznej. Szlaki służą wtedy do rozprowadzania potoków ruchu turystycznego od najważniejszych, najbardziej popularnych atrakcji do mniej znanych, rzadziej odwiedzanych, ale również godnych uwagi. Wiele obszarów pozostających przez długi czas poza głównym zainteresowaniem turystów zostało w ten sposób wypromowanych, a turystyka stała się ich głównym motorem rozwoju.

4.3. Szlak jako system

Szlaki turystyczne stanowią integralną część „przestrzeni geograficznej" – jakościowo zróżnicowanej powierzchni Ziemi (Leszczycki 1972, za: Lisowski 2003), obejmującej zarówno składniki przyrodnicze, jak i antropogeniczne. Podstawowe cechy szlaków, takie jak ich rodzaj (związany z typem walorów), stopień trudności czy sezonowość użytkowania są ściśle zależne od uwarunkowań geograficznych. Równocześnie szlaki, w wyniku ruchu turystycznego,

budowy i eksploatacji towarzyszącej im infrastruktury, oddziałują na komponenty geograficznej przestrzeni (rys. 4.3).



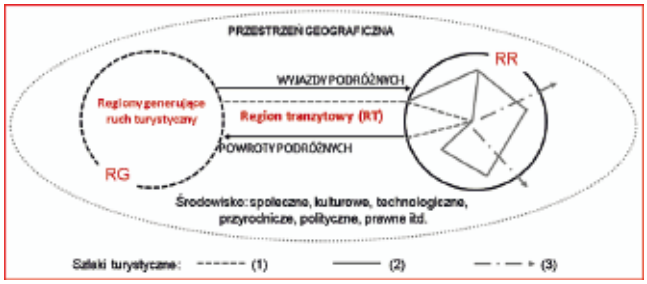
Ryc. 4.3. Szlak turystyczny jako element przestrzeni geograficznej, opracowanie A. Zajadacz na podstawie modelu środowiska (Bartkowski 1991)

Szlaki turystyczne przebiegają we wszystkich strefach krajobrazowych, których zróżnicowanie wynika z występowania określonych, powiązanych ze sobą, komponentów przyrodniczych i antropogenicznych (ryc. 4.3). Determinuje to ich rodzaje (charakter), wśród których wyróżnia się szlaki: nizinne, górskie, wodne, a także wiele typów szlaków kulturowych. Szlaki te mogą być penetrowane na rożne sposoby, stąd dalsze podziały wyróżniają szlaki: piesze narciarskie, żeglarskie, kajakowe i konne. Zasięg tej penetracji w aspekcie przestrzennym zależy od dostępności fizycznogeograficznej szlaku, natomiast w czasowym – od warunków klimatycznych, pogodowych, a także działań ukierunkowanych na ochronę przyrody (sezonowość, okresowość użytkowania szlaków).

Czynniki przyrodnicze warunkują bezpieczeństwo przebywania na szlakach, związane m.in. z typem pogody, zagrożeniem występowania zjawisk katastrofalnych (np. lawin śnieżnych, błotnych, huraganów). Istotne znaczenie z punktu widzenia użytkownika szlaku ma także stan środowiska przyrodniczego w jego otoczeniu, warunkujący walory zdrowotne oraz estetyczne.

Z kolei wpływ funkcjonowania szlaku turystycznego (ST, ryc. 4.3) na komponenty przestrzeni geograficznej może mieć zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje (por. Mika 2004). Szkody i zagrożenia związane są głównie z degradacją walorów przyrodniczych i kulturowych. Są one rezultatem nadmiernego obciążenia szlaków ruchem turystycznym, budową i eksploatacją infrastruktury na szlakach (np. tras narciarskich), jak również niedostosowania pojemności bazy turystycznej w otoczeniu szlaków do chłonności środowiska przyrodniczego. Natomiast do przykładowych pozytywnych aspektów funkcjonowania szlaków można zaliczyć w wielu przypadkach większą dbałość o stan środowiska przyrodniczego i kulturowego na trasie ich przebiegu i w ich otoczeniu (jako istotnego czynnika atrakcyjności turystycznej), aktywizację gospodarczą obszarów, przez które przebiegają, jak również wiele korzyści psychofizycznych dla samych turystów. Szlaki turystyczne mają różny zasięg (lokalny, regionalny, ponadregionalny czy międzynarodowy), układ (m.in. osiowy, węzłowy, sieciowy, koncentryczny, okrężny – pętle) i są mierzalnym elementem przestrzeni. Intensywność ich rozwoju określana jest zarówno jednostką liniową (liczba kilometrów), jak i przestrzenną – gęstością (liczbą kilometrów szlaków na określoną jednostkę powierzchni). Natomiast granice

intensywności wykorzystania szlaków, w zależności od odporności środowiska przyrodniczego, związane są z ich przepustowością (liczbą osób, które równocześnie mogą korzystać ze szlaku nie powodując uruchomienia procesów degradacyjnych).



Objaśnienia:
RG – regiony generujące ruch turystyczny,
RR – regiony recepcji ruchu turystycznego,
RT – regiony tranzytowe.
Szlaki turystyczne pełniące funkcje:
(1) tras tranzytowych (element dostępności komunikacyjnej),
(2) zagospodarowania turystycznego lub/i atrakcji turystycznych,
(3) łączników między regionami turystycznymi.

Ryc. 4.4. Szlaki turystyczne jako element (podsystem) systemu turystyki, opracowanie A. Zajadacz na podstawie modelu systemu turystyki (Leiper 1979, 1995).

Funkcjonowanie szlaków turystycznych zależy od wielu wzajemnie powiązanych czynników: przyrodniczych, społeczno-ekonomicznych, prawnych, administracyjnych, technicznych. Możliwość administrowania i zarządzania szlakiem wymaga zrozumienia nie tylko roli, jaką odgrywają jego poszczególne elementy, ale także zachodzących między nimi zależności i skutków ich wzajemnych oddziaływań. W celu gromadzenia tego typu kompleksowej wiedzy wykorzystywana jest m.in. „teoria systemów". Szlak turystyczny zgodnie z tą teorią może być rozpatrywany jako oddzielny system lub jako element (podsystem) systemów nadrzędnych, w tym systemu turystyki.

Systemowe ujęcia zjawiska turystyki, ale też rekreacji – jako zbioru powiązanych ze sobą elementów, stanowiących dzięki sieci tych powiązań odrębne układy w przestrzeni geograficznej – ma w badaniach geograficznych i turystycznych długie tradycje (m.in. Prieobrażenski, Wiedienin 1971, Leiper 1979, 1995, ryc. 4.4, Kostrowicki 1975, Krzymowska-Kostrowicka 1980, Sołowiej 1992). Wyodrębnione układy realizują jako całość funkcję nadrzędną, jaką w przypadku systemu turystyki jest recepcja i rozwój ruchu turystycznego.

Popularność teorii systemów związana jest z możliwością:

- analizy struktury systemu turystyki jako wyodrębnionego zbioru elementów warunkujących migracje turystyczne w określonej skali przestrzennej;
- identyfikowania dynamiki procesów, interakcji zachodzących między tymi elementami oraz podmiotem oddziaływań (turystą/turystami), ponadto między danym systemem i systemami sąsiednimi lub powiązanymi z nim w układzie hierarchicznym.

Systemowe ujęcie funkcjonowania szlaku ma kluczowe znaczenie dla procesu zarządzania, planowania i prognozowania jego rozwoju, w tym towarzyszącej mu infrastruktury i oferty turystycznej.

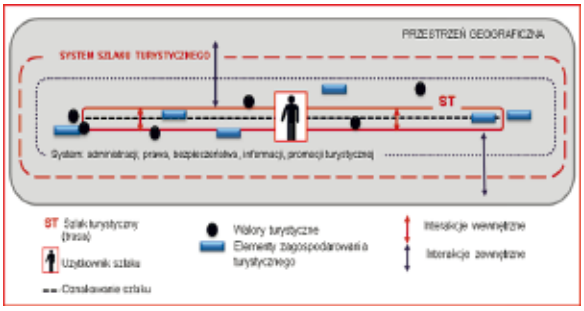
Szlaki turystyczne jako element (podsystem) systemów nadrzędnych, takich jak przestrzeń geograficzna czy system turystyki, pełnią różne funkcje (ryc. 4.4). Mogą przebiegać w regionie tranzytowym (RT) i spełniać funkcję dróg tranzytowych, niepowiązanych z określonymi walorami turystycznymi czy zagospodarowaniem turystycznym na trasie ich przebiegu, wykorzystywanych przede wszystkim w celu dotarcia do wybranego miejsca lub regionu recepcji ruchu turystycznego (RR). Tego typu charakter ma m.in. wiele szlaków pielgrzymkowych, wiodących od miejsca zamieszkania do miejsca kultu religijnego.

Na obszarach turystycznych (RR) oprócz pełnienia funkcji tranzytowej szlaki turystyczne mogą stanowić istotny element zagospodarowania turystycznego, nawiązując przebiegiem do innych jego elementów (zwłaszcza bazy noclegowej, dostępności komunikacyjnej) czy istniejących walorów turystycznych, umożliwiając dotarcie do nich. W wielu przypadkach pełnią także funkcje atrakcji turystycznych (m.in. drogi krajobrazowe, szlaki tematyczne).

W ujęciu przestrzennym w systemie turystyki szlaki turystyczne mają także bardzo istotne znaczenie jako łączniki między poszczególnymi RR (analogicznie jak korytarze ekologiczne w strukturze krajobrazu, zgodnie z biogeograficzną teorią wysp; por. Forman, Gordon 1986, Kijowska, Zajadacz 2004).

Szlak turystyczny rozpatrywany jako oddzielny system (SST) jest „zbiorem elementów pozostających we wzajemnych relacjach" (von Bertalanffy 1984, s. 86). Należy przy tym podkreślić, że system jest pojęciem abstrakcyjnym, modelem użytecznym w procedurze badawczej realnego obiektu, nie jest natomiast samym obiektem. Struktura budowy systemu obejmuje elementy i zachodzące między nimi sieci powiązań istotne ze względu na cel i skalę przestrzenną prowadzonych analiz.

W przypadku szlaku turystycznego jako systemu (SST, ryc. 4.5) centralnym jego elementem jest podmiot – turysta. Od stopnia zainteresowania danym szlakiem zależy bowiem jego funkcjonowanie: racjonalność utrzymywania, rozbudowy zagospodarowania turystycznego, a także wpływ na stan środowiska, związany z liczbą i typem zachowań turystów oraz oddziaływaniem wykorzystywanej przez nich infrastruktury. Turyści są „kołem napędowym" rozwoju SST i równocześnie „odbiorcami" wielu oddziaływań związanych z wpływem bodźców środowiskowych tak przyrodniczych, jak i kulturowych na ich organizm. Do podstawowych elementów SST zalicza się zasoby krajobrazowe decydujące o rodzaju walorów turystycznych, w tym m.in.:



Ryc. 4.5. Szlak turystyczny jako system, opracowanie autorów

– przyrodnicze,
– historyczno-kulturowe,
– techniczne, np. elementy zagospodarowania turystycznego, oznakowanie szlaków.

Mogą one mieć zarówno materialny, jak i niematerialny charakter.

Istotne znaczenie w eksploatacji szlaków mają elementy funkcjonalne SST związane z uwarunkowaniami prawnymi, administracyjnymi, systemem bezpieczeństwa, informacji i promocji turystycznej. Interakcje wewnętrzne, zachodzące między elementami SST (w tym jego podmiotem) i zewnętrzne powiązania SST z innymi systemami mogą mieć zarówno charakter pozytywny, jak i negatywny, decydując o bezpieczeństwie i komforcie użytkowania szlaku.

SST należy rozpatrywać w **układzie diagonalnym** – dwupłaszczyznowym. W takim ujęciu jest więc systemem otwartym, wrażliwym na oddziaływanie innych, równorzędnych systemów, powiązanych z nim w **układzie horyzontalnym** (np. z systemem użytkowania terenu, systemami obejmującymi różne funkcje gospodarcze) lub w **układzie wertykalnym** (hierarchicznym, m.in. systemem turystyki czy systemem społecznym – generującym potrzeby turystyczne).

Bez względu na zasięg przestrzenny oraz miejsce w hierarchii analizowanych układów SST charakteryzują pewne podstawowe cechy (por. Sołowiej 1992, Manderson 2006). Systemy:

– **mają granice**;
– **zawierają zasoby materialne, energetyczne i informacyjne**, składają się z podsystemów (elementów), co decyduje o ich wewnętrznej różnorodności. Przyjmuje się, że im większa jest różnorodność struktury wewnętrznej systemu, tzn. im większa jest zmienność cech fizycznogeograficznych lub jednostek przestrzennych różnej rangi, tym istnieje większa możliwość wielokierunkowego wykorzystania do różnych funkcji związanych z turystyką i wypoczynkiem;
– **są uporządkowane hierarchicznie** – każdy system turystyczny ma swoje określone miejsce w sieci systemów funkcjonalnie zróżnicowanych i powiązanych nomenklaturą oraz układem komunikacyjnym. Centralne miejsce w systemie zajmuje człowiek (turysta) wraz ze swoimi potrzebami, upodobaniami i możliwościami przemieszczania się;
– **występują w nich relacje wewnętrzne**, np. oddziaływanie użytkowania szlaków na stan środowiska przyrodniczego;
– **stanowią układ otwarty** – są powiązanie z otoczeniem (przyrodniczym, gospodarczym, społecznym). Rozwój turystyki zależy od struktury i dynamiki użytkowania obszaru przez inne formy gospodarowania, jak

również od systemów z nim sąsiadujących. Korelacje między elementami systemu i dynamiką jego układu w stosunku do innych systemów zależą m.in. od czynników zarządzania;

– **mają mechanizmy kontroli i regulacji,** które zapewniają spójność systemu. Prowadzi to do zachowania struktury, stabilności, trwałości układu, jak również zdolności powrotu układu do stanu równowagi (homeostaza). Procesy regulacyjne mogą mieć charakter sprzężeń zwrotnych dodatnich (gdy skutek interakcji potęguje przyczynę) oraz ujemnych (gdy skutek oddziaływań osłabia siłę pierwotnego bodźca). O stabilności środowiska przyrodniczego w systemie decyduje jego odporność na bodźce zewnętrzne (naturalne i antropogeniczne), obciążenie ruchem turystycznym (pod względem liczby osób, typów zachowań, czasu oddziaływania), zaś o stabilności infrastruktury turystycznej i paraturystycznej decyduje jej stan techniczny, pojemność oraz sposób eksploatacji;
– **wykazują tendencje do zmiany** – zmienność związana jest z cyklem życia obszaru turystycznego, w tym ze zmianami ukierunkowanymi na podnoszenie standardu wypoczynku poprzez modernizację systemu technicznego, ponadto z cyklicznością i sezonowością ruchu turystycznego oraz z ekspansją turystyki w środowisku geograficznym (m.in. z rozwojem sieci szlaków turystycznych), a także różnymi innymi czynnikami leżącymi poza turystyką – rozwojem innych funkcji terenu, które wykluczają go z użytkowania turystycznego;
– **mają właściwości emergentne** – niedające się wyjaśnić przez badanie części składowych (np. stabilność systemu), ale poprzez analizę ich wzajemnych interakcji i funkcjonowania całości układu.

Do istotnych warunków, jakie powinny być zagwarantowane w systemach turystycznych i rekreacyjnych, D. Sołowiej (1992) zalicza:

– **komfort** – zapewnienie warunków gwarantujących wygodę użytkowania połączoną z estetyką i wysoką jakością usług oraz
– **efektywność**, która określana jest na podstawie stopnia zadowolenia (satysfakcji) turystów ze świadczeń systemu.

Cechą charakterystyczną „systemów złożonych", do których należy SST jest „chaos deterministyczny". Obrazuje on nieregularne, nieuporządkowane zachowania, u których podstaw leży głęboko ukryta, porządkująca struktura (Tempczyk 1995). Jego konsekwencje w odniesieniu do systemu turystyki opisano (Russell, Faulkner 2004, s. 557, Baggio, Sainaghi 2011) jako: „zjawiska na krawędzi chaosu", „zachowania samoorganizujące", „efekt motyla", „efekt zamknięcia" oraz „bifurkację".

Zjawiska na krawędzi chaosu (*edge-of-chaos phenomena*) – związane są z dynamiką interakcji zachodzących między ogromnym zbiorem czynników przy-

rodniczych, społecznych, ekonomicznych decydujących o funkcjonowaniu systemu turystyki, wielością interesariuszy (podmiotów) zaangażowanych w ten proces, jak i systematycznie wzrastającą liczbą podróży turystycznych, które w skali globalnej mają masowy charakter. W przypadku szlaków turystycznych podejmowane działania, z założenia mające poprawić ich funkcjonowanie oraz przyczynić się do stworzenia ładu przestrzennego, powodują zjawiska na krawędzi chaosu. Mogą one dotyczyć np. zbyt dużego **zagęszczania** szlaków na niewielkim obszarze, zbyt daleko idącej **dowolności w oznakowaniu**, dużej liczby podmiotów administrujących szlakiem, nieograniczonego rozwoju masowego ruchu turystycznego.

Zachowania samoorganizujące (*self-organizing behavior*) są charakterystyczne dla systemu szlaków turystycznych poprzez oddolne kreowanie nowych elementów, szczególnie widoczne w przypadku tworzenia produktów turystycznych (np. wydarzeń, pakietów turystycznych występujących na szlaku). Powoduje to, że szlak wzbogaca istniejącą strukturę, stając się bardziej funkcjonalnym, a tym samym bardziej atrakcyjnym.

Efekt motyla (*the butterfly effect;* Lorenz 1963) jest uznawany za symbol teorii systemów. Odnosi się do znaczących zmian w systemie uruchamianych przez pozornie małe przekształcenia wybranych parametrów. „Efekt motyla" jest związany z początkowym stanem systemu i jest pomocny w wyjaśnieniu tego, „jak pozornie podobne destynacje mogą ewoluować w zupełnie odmienny sposób, gdzie nawet niewielkie zmiany w początkowym stanie systemu mogą prowadzić do znacząco odmiennych rezultatów" (McKercher 1999, s. 429). Przykładem „efektu motyla" w zakresie szlaków turystycznych mogą być Drogi Jakubowe, które wyrastają ze wspólnej, jeszcze średniowiecznej tradycji pielgrzymowania do grobu św. Jakuba. Impulsem do jej wskrzeszenia i turystycznego wykorzystania były apele papieża Jana Pawła II (1982) nawołujące do odtwarzania Camino oraz przyznanie w 1987 r. przez Radę Europy tytułu Europejskiego Szlaku Kulturowego (jako pierwszego w Europie). Były to główne powody odradzania się Dróg Jakubowych, ale w zależności od lokalnych uwarunkowań poszczególne ich odcinki rozwijają się odmiennie nawet w obrębie jednego kraju.

Efekt zamknięcia (*the lock-in effect*) jest związany z dominacją pewnych stanów początkowych, które kreują trwałą przewagę, „wyjaśnia, dlaczego wydarzenia historyczne są nadal aktualne dzisiaj" (McKercher 1999, s. 429). W destynacjach turystycznych „efekt zamknięcia może być wyraźnie widoczny w kontynuacji koncentracji bazy noclegowej, gastronomicznej i atrakcji turystycznych wokół miejsca, które miało pierwotną przewagę pod względem lokalizacji, np. w dostępnie do transportu kolejowego. Z upływem czasu transport kolejowy stracił na znaczeniu jako środek transportu turystów, jednak pierwotna lokalizacja obiektów turystycznych może zachować jego dominację

z powodu efektów aglomeracji" (Russell, Faulkner 1999, s. 415). Może to dotyczyć również szlaków turystycznych, które w przeszłości w wielu miejscach rozwijały się w nawiązaniu do przebiegu linii kolejowych (początek lub koniec szlaku na stacji kolejowej). Likwidacja dworców i przystanków kolejowych nie musi prowadzić do zaprzestania użytkowania szlaku.

Bifurkacja (rozdwojenie, *bifurcation*) związana jest ze „zjawiskiem na krawędzi chaosu", gdy system pokonuje krytyczny moment w cyklu rozwoju i wchodzi w nową fazę. Wówczas zazwyczaj wartości parametrów systemu ulegają ulepszeniu, alternatywne wyjścia tworzą „Y-kształtne" bifurkacje, jako kolejne scenariusze rozwoju produktów turystycznych (Wolfram 2002). Proces ten został zobrazowany także w teorii cyklu życia obszaru turystycznego (the Tourism Area Life Cycle – TALC; Butler 1980), w przejściu z fazy stagnacji w fazę odrodzenia. Przykładem może być Szlak Piastowski, który ze względu na swą długą historię przechodził różne fazy cyklu życia. W ostatnich latach w związku z podejmowanymi działaniami naprawczymi obserwuje się pewne symptomy ożywienia, które mogą być początkiem kolejnej fazy w jego rozwoju.

4.4. Szlak jako linearny system penetracji turystycznej i rekreacyjnej

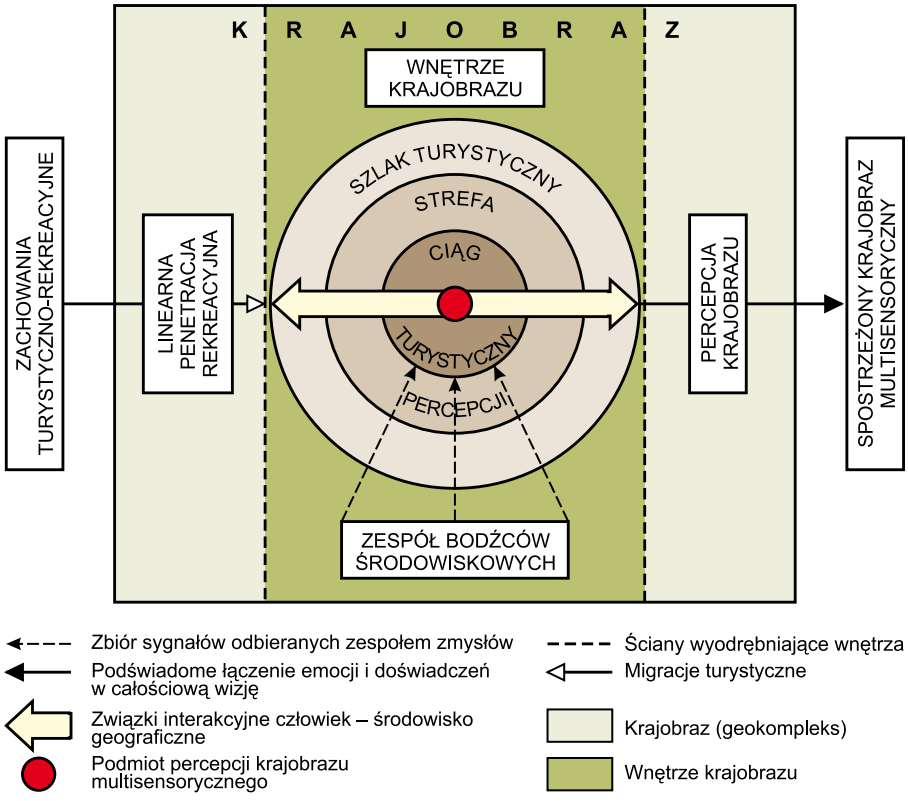
Konsekwencją podejścia systemowego nawiązującego do koncepcji terytorialnych systemów rekreacyjnych w odniesieniu do szlaków turystycznych było stworzenie przez J. Styperka (2002) koncepcji linearnych systemów penetracji rekreacyjnej. W koncepcji tej przyjmuje się, że w przypadku zjawiska przemieszczania się wzdłuż różnego rodzaju szlaków turystycznych system rekreacyjny będzie miał charakter linearny. Należy też zaznaczyć, że linearne systemy penetracji rekreacyjnej nie są systemami o charakterze autonomicznym, gdyż zazwyczaj są częścią terytorialnych systemów rekreacyjnych, stanowiących część systemu ekonomicznego.

Ujęcie szlaku turystycznego jako systemu pozwala na stosowanie do ich badania tradycyjnych metod (głównie z zakresu geografii turyzmu i geografii ekonomicznej) i wypracowywania nowych (Styperek 2005). Szlak turystyczny rozumiany jako linearny system penetracji rekreacyjnej stanowi zarówno obiekt, jak i przedmiot badań, które ujmować należy w aspekcie środowiska geograficznego oraz aspekcie turysty. Ze względu na rolę, jaką linearne systemy penetracji rekreacyjnej odgrywają w organizacji przestrzeni turystycznej, rozpatrywać je należy w ujęciu geoekologicznym i geometrycznym (Syperek 2002). W ujęciu geoekologicznym główny nacisk kładzie się na percepcję krajobrazu w trakcie przemieszczania się wzdłuż szlaków turystycznych, natomiast ujęcie geometryczne, związane jest z rolą, jaką odgrywają szlaki turystyczne w przestrzeni turystycznej w sensie topograficznym oraz w aspekcie

infrastruktury turystycznej tworzącej system ruchu turystycznego. W związku z tym szlak turystyczny jako linearny system penetracji rekreacyjnej w ujęciu geoekologicznym jest:

> [...] linearnym fragmentem przestrzeni turystycznej, użytkowanej rekreacyjnie i odpowiednio przystosowanej do uprawiania różnorodnych form penetracji rekreacyjnej. Elementy tworzące system to rekreant przemieszczający się w przestrzeni turystycznej, oś systemu, czyli trasa penetracji i jej infrastruktura, środowisko przyrodnicze i antropogeniczne położone w strefie percepcji wzrokowej, natomiast kompleks wzajemnych powiązań stanowią interakcje, jakie zachodzą pomiędzy elementami systemu w wyniku penetracji rekreacyjnej (Styperek 2002).

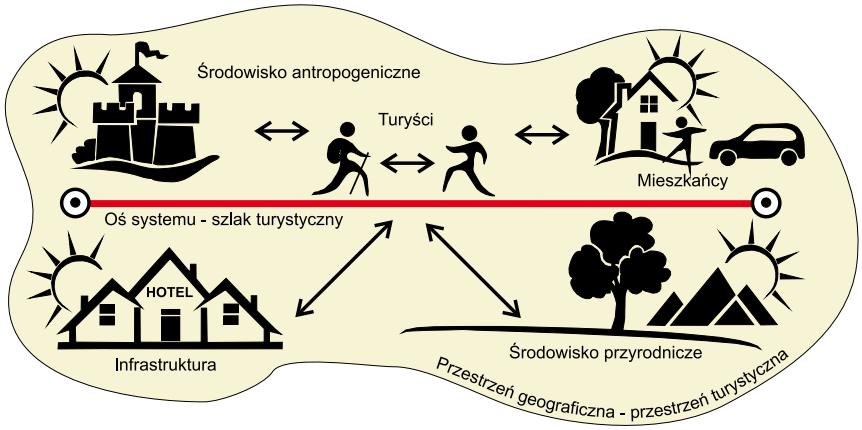
W koncepcji tej istotną rolę odgrywają powiązania zachodzące w przestrzeni turystycznej „której zasięg i kształt określa zasięg strefy percepcji krajobrazu multisensorycznego, natomiast osią tej strefy jest trasa penetracji" (Styperek 2002) (ryc. 4.6).



Ryc. 4.6. Linearny system penetracji rekreacyjnej w ujęciu geoekologicznym (Styperek 2002)

W ujęciu geoekologicznym szlak turystyczny traktowany jest więc jako system, który tworzą: poruszający się wzdłuż trasy penetracji (osi systemu) tury-

sta (rekreant) oraz znajdujące się w zasięgu jego wzroku składniki przestrzeni turystycznej: walory przyrodnicze i antropogeniczne oraz obiekty zagospodarowania turystycznego. Pomiędzy tymi elementami zachodzą określone interakcje, których istotą jest multisensoryczna (odbierana wieloma zmysłami) percepcja krajobrazu przez wędrowca w trakcie penetracji rekreacyjnej. Szczególny charakter mają interakcje zachodzące pomiędzy spotykającymi się na szlaku rekreantami (turystami), a także pomiędzy rekreantami (turystami) a mieszkańcami odwiedzanego obszaru (ryc. 4.7).

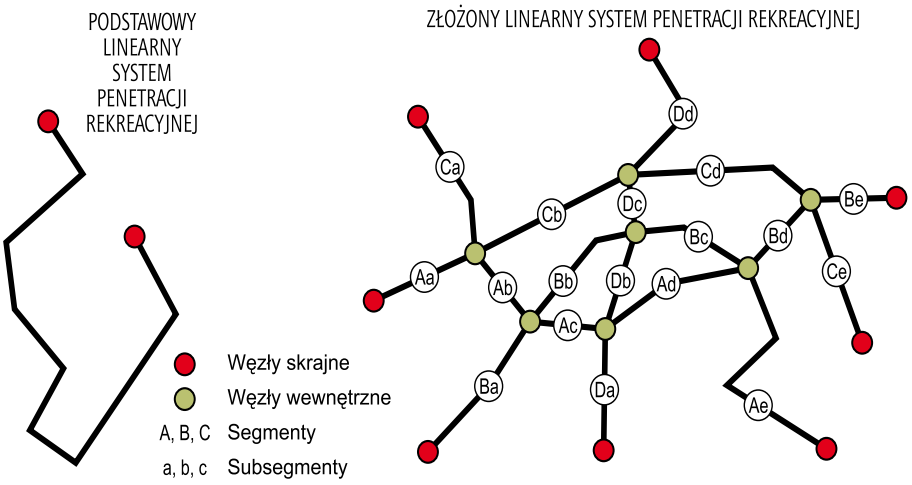


Ryc. 4.7. Szlaki turystyczne w ujęciu geoekologicznym, wg. Stasiak 2006

Traktowanie szlaku turystycznego jako linearnego systemu penetracji rekreacyjnej w ujęciu geometrycznym związane jest z funkcjonalnością penetracyjną systemu, która zależy od przebiegu topograficznego szlaków oraz lokalizacji węzłów, które tworząc infrastrukturę turystyczną wpływają na dostępność penetracyjną terytorialnych systemów rekreacyjnych (Styperek 2002a). Podstawowym elementem w ujęciu geometrycznym jest linearne połączenie dwóch punktów, służące do penetracji rekreacyjnej. Linearne połączenia mogą występować jako systemy izolowane (pojedyncze szlaki turystyczne) lub tworzyć złożone kombinacje penetracyjne w postaci sieci szlaków połączonych węzłami (ryc. 4.8).

Szlak turystyczny jako linearny system penetracji rekreacyjnej (turystycznej) w ujęciu geometrycznym rozumieć należy zatem jako

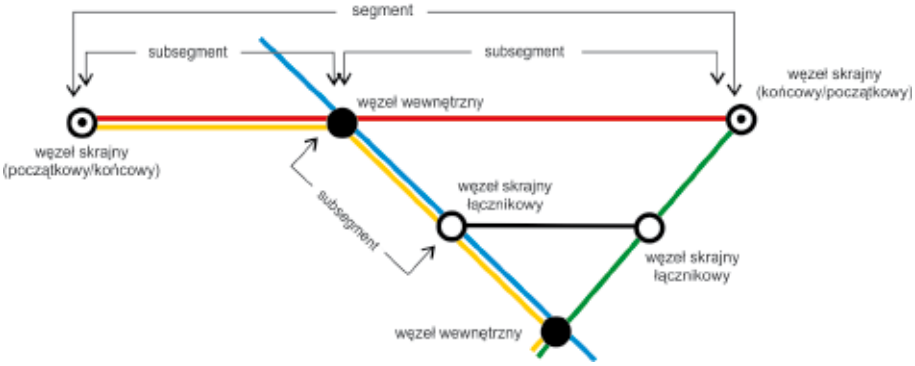
> [...] pojedynczy ciąg przystosowany do penetracji rekreacyjnej i turystycznej, który określa się mianem segmentu, czyli linearnego połączenia dwóch punktów – początkowego i końcowego, nazywanych węzłami skrajnymi. W ramach segmentów wydziela się subsegmenty, które stanowią linearne połączenia pomiędzy węzłami wewnętrznymi (punkty, w których trasy penetracji się przecinają) oraz pomiędzy węzłami skrajnymi a węzłami wewnętrznymi (w sytuacji, kiedy szlak rozpoczyna się z innego szlaku, np. szlak łącznikowy, dla rozróżnienia węzłów operuje się pojęciem węzła skrajnego łącznikowego).



Ryc. 4.8. Linearne systemy penetracji rekreacyjnej w ujęciu geometrycznym (Styperek 2002)

Złożony linearny system penetracji rekreacyjnej jest pewnym układem geometrycznym, który tworzy sieć segmentów i subsegmentów, połączonych węzłami wewnętrznymi, zaś jego wierzchołki stanowią węzły skrajne (Styperek 2002).

Podejście geometryczne zakłada więc, że szlaki turystyczne tworzą pewien układ geometryczny zbudowany z pojedynczych, powtarzających się i połączonych ze sobą elementów. Są to: segmenty (linearne połączenie dwóch węzłów skrajnych: początkowego i końcowego), subsegmenty (linearne połączenia węzłów wewnętrznych) oraz węzły wewnętrzne (punkty przecięcia szlaków) i skrajne (por. rys. 4.9).



Ryc. 4.9. Szlak turystyczny, ujęcie geometryczne, A. Stasiak (2006)

W zależności od ich wzajemnego rozmieszczenia w przestrzeni geograficznej mogą powstawać różne układy. J. Sewerniak (1982) wyróżnił cztery podstawowe modele koncentracji szlaków turystycznych, układy:

– rozproszone,
– pasmowe (proste, wielokrotne, drabinkowe, kołowe),
– arealne (regularne, nieregularne, kołowe),
– złożone (regularne, nieregularne, mieszane).

Na podstawie istniejących obecnie powiązań między szlakami można wyróżnić następujące –przedstawione w tab. 1 – typy (układy) koncentracji szlaków turystyki pieszej w Polsce:

A-1 – układy rozproszone – typowe dla obszarów o niewielkiej atrakcyjności turystycznej lub słabym zagospodarowaniu turystycznym. Występują we wszystkich typach środowiska geograficznego o zróżnicowanej przydatności dla turystyki krajoznawczej;

B-1 – układy pasmowe proste – występują najczęściej w połączeniu z innymi rodzajami szlaków turystycznych, np. wodnymi, motorowymi. Są typowe dla Niżu Polskiego, występują np. wzdłuż głównych cieków stanowiących szlaki wodnej;

B-2 – układy pasmowe wielokrotne – powstają najczęściej w przypadku (sytuacji) wyraźnych dysproporcji w atrakcyjności występujących walorów lub wymaganej konieczności skanalizowania ruchu na terenach ochronnych. Są przede wszystkim charakterystyczne dla pasa wyżyn;

B-3 – układy pasmowe drabinkowe (łańcuchowe). Charakterystyczne głównie dla obszarów górskich ze względu na ograniczoną dostępność komunikacyjną, w tym także dostępność pieszą tych terenów. Dojścia piesze ułożone są do siebie równolegle wzdłuż większych dolin górskich. Na tych obszarach mogą występować jako fragment innych typów koncentracji, np. typów złożonych nieregularnych lub złożonych;

B-4 – układy pasmowe kołowe proste – występują stosunkowo rzadko. Są typowe dla obszarów pojeziernych, gdzie akweny stanowią barierę warunkującą jednocześnie wymuszoną wędrówkę okrężną. Występują wówczas, gdy duża atrakcyjność walorów środowiska przyrodniczego pokrywa się z dużą atrakcyjnością pozaprzyrodniczych walorów krajoznawczych;

B-5 – układy pasmowe kołowe nieregularne – typowe dla obszarów pojeziernych, zwłaszcza w strefach intensywnie zurbanizowanych lub w ich sąsiedztwie, oraz na terenach chronionych;

C-1 – układy arealne regularne – są typowe dla obszarów prawnie chronionych z występującymi dysproporcjami w atrakcyjności krajoznawczej walorów. Wysoka ranga krajoznawcza jednego, zwykle punktowo występującego waloru, warunkuje tworzenie się węzła szlaków turystyki pieszej w jego sąsiedztwie;

C-2 – układy arealne nieregularne – są typowe dla obszarów nadmorskich i innych terenów z występującymi ograniczeniami w penetracji turystycznej (np. tereny specjalnego użytkowania, tereny o charakterze przyrodniczym niedostępne ze względu na funkcje gospodarcze);

C-3 – układy arealne kołowe – są charakterystyczne przede wszystkim dla stref podmiejskich aglomeracji miejsko-przemysłowych, otoczonych ze wszystkich stron krajobrazami kulturowymi harmonijnymi lub o charakterze przyrodniczym;

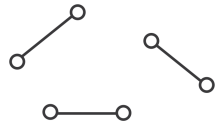
D-1 – układy złożone regularne – są typowe dla obszarów z występowaniem licznych walorów krajoznawczych o podobnej atrakcyjności (brak dominanty walorów krajoznawczych w najwyższych grupach atrakcyjności). Wielkość i rodzaj pola utworzonego przez sieć szlaków pieszych zależy od gęstości i rozmieszczenia walorów na danym obszarze. Sieć szlaków może tworzyć pole podstawowe: kwadratowe, koliste, trójkątne, heksagonalne itp.;

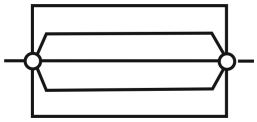
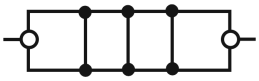
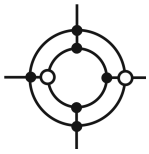
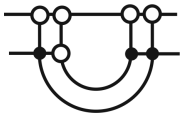
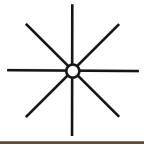
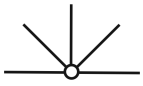
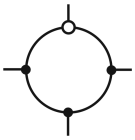
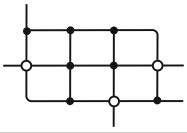
D-2 – układy złożone nieregularne – występują na obszarach o dowolnej i zróżnicowanej atrakcyjności krajoznawczej. Są typowe dla wszystkich stref geograficznych i krajoznawczych;

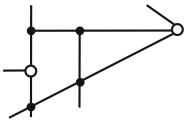
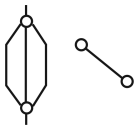
E – układy mieszane – łączą cechy wszystkich wymienionych typów w zależności od konkretnego występowania walorów krajoznawczych.

W ciągu 30 lat sieć szlaków turystycznych w Polsce została znacząco rozbudowana i uległa na tyle istotnym przeobrażeniom, że zaproponowana przez J. Sewerniaka (1982) typologia wymaga wprowadzenia pewnych modyfikacji. Zmiany te zostały przedstawione w tab. 4.2.

Tab. 4.2. Typy koncentracji szlaków turystyki pieszej

Schemat przestrzenny	*Typy koncentracji*	*Uwagi (Sewerniak 1982)* *Uwagi (autorzy 2014)*
A – układy rozproszone		
	A-1 układ rozproszony	W pasmach krajoznawczych o niskiej atrakcyjności turystycznej
		W chwili obecnej nieaktualne, mogą występować w dowolnej przestrzeni turystycznej, ale występują dość rzadko
B – układy pasmowe		
	B-1 prosty	Najczęściej wspólnie z innymi rodzajami szlaków turystycznych
		Obecnie tylko na wybranych odcinkach ze względu na zachowanie zasad bezpieczeństwa

	B-2 wielokrotny (złożony)	Powstają w przypadku wyraźnych dysproporcji w atrakcyjności walorów lub wymaganej konieczności skanalizowania ruchu na terenach chronionych
		Występują na obszarach o licznych, zróżnicowanych oraz rozproszonych walorach lub atrakcjach turystycznych. W jednej przestrzeni mogą występować różne rodzaje szlaków turystycznych (piesze, rowerowe, konne itp.)
	B-3 drabinkowe (łańcuchowe)	Charakterystyczne zwłaszcza dla obszarów górskich (z uwagi na ich dostępność)
		Podobna sytuacja może występować np. w parkach narodowych lub na obszarach o urozmaiconej rzeźbie terenu (niekoniecznie górskich)
	B-4 kołowy prosty	Typowe dla obszarów pojeziernych
		Mogą występować w miastach lub wokół miast. Układy takie mogą być charakterystyczne także dla szlaków konnych (np. wokół stadniny)
	B-5 kołowy nieregularny	Typowe dla obszarów pojeziernych, zwłaszcza w strefie intensywnie zurbanizowanej
		Na obszarach, gdzie występują bariery naturalne (brzeg morza, pasmo górskie, rzeka) lub sztuczne (autostrada, linia kolejowa, obszary zurbanizowane itp.)
C – układy arealne		
	C-1 regularny (radialny/ promienisty)	Typowe dla obszarów prawnie chronionych z dysproporcjami w atrakcyjności walorów
		Mogą występować na dowolnych obszarach, ale najrzadziej w parkach narodowych, np. szlaki pielgrzymkowe na Jasną Górę
	C-2 nieregularny	Typowe dla obszarów nadmorskich
		Na obszarach, gdzie występują bariery naturalne (brzeg morza, pasmo górskie, rzeka) lub sztuczne (autostrada, linia kolejowa, zabudowa itp.) i jedna wiodąca atrakcja turystyczna lub element infrastruktury turystycznej (np. schronisko, parking)
	C-3 kołowe	W zależności od występowania walorów krajoznawczych mogą występować w miastach lub wokół miast, wokół jezior, obszarów zamkniętych. Układy takie mogą być charakterystyczne także dla szlaków konnych (np. wokół stadniny)
D – układy złożone		
	D-1 regularny	W zależności od pól utworzonych kwadratowe, koliste, trójkątne, heksagonalne itp., typowe dla pasm o najwyższej atrakcyjności turystycznej w skali kraju
		Charakterystyczne dla obszarów górskich, chronionych

	D-2 nieregularny	Występuje na obszarach o atrakcyjności krajoznawczej, typowe dla wszystkich stref geograficznych i krajoznawczych
		Występuje stosunkowo często w przestrzeni turystycznej, w której występują różne typy szlaków turystycznych
E – układy mieszane		
	E-1 mieszany	W zależności od występowania walorów krajoznawczych
		W zależności od charakteru walorów turystycznych, ich dostępności i różnorodności typów szlaków turystycznych
Objaśnienie: węzły skrajne węzły wewnętrzne		

Źródło: opracowanie autorów na podstawie J. Sewerniak (1982).

Proces powstawania szlaków turystycznych w przestrzeni jest zjawiskiem tak dynamicznym, że w chwili obecnej trudno dokładnie przewidzieć kierunki jego rozwoju. Zdeterminowane jest to m.in. tym, że w przestrzeni człowiek podejmuje coraz to nowe aktywności uznawane za turystyczne, które wymagają jej przystosowania w formie szlaków. Dlatego też przedstawione rozważania mogą stanowić jedynie punkt wyjścia do dalszych dyskusji i planów.

§ Prawne aspekty szlaków

5. Prawne aspekty tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych

Omówienie problematyki szlaków turystycznych wymaga także odniesienia się do szeregu zagadnień prawnych. Pojawiające się kwestie należą do różnych dziedzin prawa: prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, prawa ochrony przyrody, prawa samorządowego, prawa cywilnego, prawa autorskiego, prawa karnego, prawa finansowego itp.[1] Omówienie całości problematyki wymagałoby poświęcenia jej całego tomu. Ograniczając zakres rozważań do jednego rozdziału skupić się należy na kwestiach najważniejszych, bez analizy których niemożliwe jest w istocie podejmowanie świadomych i celowych działań w zakresie planowania, wytyczania i eksploatacji szlaków turystycznych.

5.1. Aktualny stan prawny w zakresie tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce

Problematyka szlaków turystycznych nie stała się, jak do tej pory, przedmiotem regulacji prawnej. Chodzi tu przede wszystkim o brak regulacji o kompleksowym charakterze. Kwestie związane z tworzeniem i funkcjonowaniem szlaków turystycznych nie zostały bowiem ustawowo uregulowane. Pewnymi wyjątkami, dotyczącymi wycinków (oczywiście bardzo ważnych) interesującej nas problematyki są przepisy ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich[2] oraz – w węższym zakresie - ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywają-

[1] Treść poszczególnych przepisów, zawartych w aktach prawnych powoływanych w treści niniejszego rozdziału, jest przytoczona w załączniku nr 2 do niniejszej książki.

[2] Dz.U. Nr 208, poz. 1241 ze zm., zwana dalej „ust. o bezp. w górach". Zagadnienia będące przedmiotem regulacji tej ustawy będą wspomniane w dalszej części niniejszego rozdziału, zwłaszcza zaś w części dotyczącej bezpieczeństwa osób korzystających ze szlaków turystycznych i terenów rekreacyjnych.

cych na obszarach wodnych[3]. Znaczenie wymienionych aktów prawnych jest doniosłe, jednak trzeba zaznaczyć, że wspomniane ustawy odnieść można tylko do pewnych aspektów szlaków turystycznych, tj. zagadnień bezpieczeństwa, i to wyłącznie w odniesieniu do terenów, których ustawy te dotyczą. Podobne uwagi można sformułować w odniesieniu do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym[4], która reguluje m.in. zasady ruchu na drogach publicznych. Przepisy tej ustawy mają zatem znaczenie także dla szlaków rowerowych i samochodowych, a także tych fragmentów szlaków pieszych, które prowadzone są wzdłuż dróg publicznych, w strefach zamieszkania i strefach ruchu. Nie jest to jednak w przeważającej części regulacja specyficzna dla szlaków turystycznych, lecz właściwa dla tych wszystkich ciągów komunikacyjnych, których jej przepisy dotyczą[5].

Analiza obowiązującego ustawodawstwa prowadzi zatem do wniosku, że zagadnienia szlaków turystycznych nie zostały unormowane w sposób ogólny. Warto jednak w tym miejscu wspomnieć, że problematyka szlaków turystycznych nie jest także przedmiotem regulacji unijnej. Ustawodawca wspólnotowy pozostawił bowiem te kwestie do decyzji ustawodawców krajowych, z tym że w porządkach prawnych poszczególnych krajów członkowskich zagadnienia szlaków turystycznych nie zostały uregulowane kompleksowo, w jednolitym akcie prawnym. Stosowne reguły wypracowuje się w praktyce, na podstawie analizy całokształtu ustawodawstwa danego kraju[6]. Stosunkowo najpełniej uregulowane są kwestie związane z funkcjonowaniem szlaków stanowiących trasy narciarskie. Regulacje takie występują od dłuższego czasu w krajach alpejskich, a od niedawna – choć w dość ograniczonym zakresie – w prawie polskim[7].

Brak kompleksowej regulacji szlaków turystycznych stwarza konieczność poszukiwania rozwiązań, które mogłyby znaleźć zastosowanie do analizy prawnych aspektów problematyki szlaków. Nie ulega przecież wątpliwości, że także i w tej dziedzinie pojawiają się w praktyce różnego rodzaju problemy natury prawnej. Problemy te mają zróżnicowany charakter. Można je pogrupować następująco (zob. Robaczyński 2007):

– przeznaczanie terenów na tworzenie szlaków turystycznych z punktu widzenia przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym, z uwzględnieniem przepisów w zakresie ochrony przyrody; w tym zakresie odwołać

[3] Dz. U. Nr 208, poz. 1240 ze zm.

[4] Jednolity tekst Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm. Ustawa oznaczana dalej „pr. o ruchu drog.".

[5] O niektórych przepisach dotyczących ruchu drogowego w kontekście szlaków turystycznych, zwłaszcza w zakresie szlaków rowerowych, będzie jeszcze dalej mowa (zob. pkt 5.2.3).

[6] Por. przykładowo w odniesieniu do realiów francuskich J. Zatorska (2012, s. 95 i nast.).

[7] Zob. wymienioną wyżej ustawę o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach oraz na zorganizowanych terenach narciarskich i wydane na jej podstawie przepisy wykonawcze.

się należy przede wszystkim do przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przepisów dotyczących ochrony przyrody, a także rozwiązań dotyczących określenia kompetencji samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza gmin;

– tworzenie i funkcjonowanie szlaków turystycznych a kwestie własności i innych tytułów prawnych do nieruchomości; te kwestie muszą uwzględniać zarówno regulacje prawne dotyczące nieruchomości, zawarte w kodeksie cywilnym, ustawie o gospodarce nieruchomościami, prawie ochrony przyrody, ale także konstytucyjne uregulowania dotyczące ochrony własności;

– projektowanie i wyznaczanie przebiegu szlaku turystycznego jako przejaw twórczości chronionej prawem autorskim; w tym zakresie podstawowe znaczenie mają przepisy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych,

– zasady oznakowania szlaków; kwestia ta jest uregulowana wyłącznie w odniesieniu do szlaków górskich i tras narciarskich, w pozostałym zakresie zagadnienia te nie mają swojej regulacji w prawie powszechnie obowiązującym, istnieją natomiast szczegółowe unormowania w wewnętrznych regulacjach Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego;

– konserwacja i dbałość o bezpieczny stan szlaków; w tym zakresie można odwołać się jedynie do zasad ogólnych, brak bowiem regulacji prawnej, z wyjątkiem szlaków górskich;

– odpowiedzialność cywilna i karna za wypadki związane z korzystaniem ze szlaków turystycznych – tu podstawowe znaczenie mają rozwiązania prawa powszechnie obowiązującego, zawarte w kodeksie cywilnym, kodeksie karnym oraz kodeksie wykroczeń.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że przedmiotem dalszych rozważań będą wprawdzie zagadnienia dotyczące prawnych aspektów szlaków turystycznych, ale poruszane zagadnienia mają znaczenie także z punktu widzenia eksploatacji terenów rekreacyjnych. Dotyczy to w szczególności problematyki zagospodarowania przestrzennego, a także zagadnień własnościowych. Dalsze części niniejszego rozdziału poświęcone będą przede wszystkim analizie zarysowanej wcześniej problematyki.

Jak się okaże przy rozważaniu kolejnych zagadnień, wykładnia dotychczas obowiązujących przepisów pozwala na prawną analizę niektórych problemów związanych ze szlakami turystycznymi. Są jednak i takie obszary, dla których trudno znaleźć właściwe rozwiązania w obowiązującym prawie. Warto zauważyć, że na kwestie braku stosownych regulacji zwraca uwagę wielu autorów zajmujących się od strony prawnej zagadnieniami dotyczącymi szlaków turystycznych, wskazać można chociażby liczne wypowiedzi w tym zakresie

J. Gospodarka (zwłaszcza 2007, 2012). Wymusza to konieczność prowadzenia prac projektodawczych, zmierzających w kierunku stworzenia nowej regulacji prawnej ujmującej w sposób kompleksowy całość problematyki szlaków turystycznych. Perspektywy stworzenia takiej regulacji omówione zostaną na końcu niniejszego rozdziału.

5.2. Planowanie, tworzenie i oznakowanie szlaków w świetle aktualnych rozwiązań prawnych

Planowanie lokalizacji i przebiegu szlaków turystycznych jest jednym z zagadnień wymagających rozważenia na etapie planowania przestrzennego, zwłaszcza na szczeblu gminy. Nie ma jednak w polskim systemie prawnym przepisów, które odnosiłyby się wprost do kwestii szlaków turystycznych jako aspektu planowania przestrzennego. Należy zatem postrzegać tę sprawę jako fragment szerszego zagadnienia planowania przestrzennego w kontekście terenów turystycznych i rekreacyjnych. Biorąc pod uwagę przepisy o planowaniu przestrzennym, które odnoszą się do planowania na poziomie gminy można przyjąć, że dają one podstawę do uwzględnienia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszarów przeznaczonych do wykorzystywania w celach turystycznych i rekreacyjnych, w tym obszarów, na których są wytyczane szlaki turystyczne. Wniosek taki płynie z faktu, że obowiązujące przepisy przewidują uwzględnianie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zasad ochrony środowiska, przyrody, krajobrazu kulturowego, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, a także o określeniu granic terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Również w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy uwzględnia się potrzeby i możliwości rozwoju gminy, w tym także rozwoju w oparciu o istniejące walory turystyczne z uwzględnieniem zasad ochrony przyrody, środowiska, krajobrazu kulturowego, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej[8].

5.2.1 Szlaki turystyczne a zagadnienia planowania przestrzennego

Zagadnienia planowania przestrzennego zarówno na poziomie rządowym, jak i samorządowym reguluje ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[9]. Najistotniejsze zadania w tym względzie przypadają organom samorządu terytorialnego. Na szczeblu samorządowym planowanie przestrzenne polega na sporządzaniu: w gminie – studium uwa-

[8] Obszerniej na temat zagadnień planowania przestrzennego w odniesieniu do problematyki szlaków turystycznych zob. W. Robaczyński (2006). Należy jednak pamiętać, że od czasu przygotowania tamtego tekstu doszło do poważnych zmian legislacyjnych w zakresie kompetencji poszczególnych organów, w szczególności niektóre kompetencje wojewody znalazły się w gestii sejmiku województwa oraz regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

[9] Jednolity tekst Dz.U. z 2012 r., poz. 647 ze zm. Ustawa zwana dalej „ust. plan. przestrz."

runkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (art. 9–13 ust. plan. przestrz.) oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, uchwalanych przez radę gminy (art. 14–21 ust. plan. przestrz.), a w województwie – planu zagospodarowania przestrzennego województwa uchwalanego przez sejmik województwa (art. 38–45 ust. plan. przestrz.).

Celem regulacji zawartej w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jest wskazanie obszarów, których przeznaczenie powinno być określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i w planach zagospodarowania przestrzennego województwa, a także zasady dotyczące ochrony określonych rodzajów terenów. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju, sporządzana przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego (obecnie: Ministra Infrastruktury i Rozwoju), powinna zaś uwzględniać m.in. wymagania z zakresu ochrony środowiska i zabytków oraz obszary podlegające ochronie (art. 47 ust. 2 pkt 2 ust. plan. przestrz.).

Z punktu widzenia zagadnień zagospodarowania turystycznego terenów, w tym planowania lokalizacji szlaków turystycznych, najistotniejsze znaczenie mają przede wszystkim postanowienia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art. 20 ust. 1 ust. plan. przestrz.). Uchwalenie planu miejscowego poprzedza sporządzenie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, w którym uwzględnia się m.in. dotychczasowe przeznaczenie i zagospodarowanie terenu, stan ładu przestrzennego i wymogi jego ochrony, stan dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, wymogi ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, stan prawny gruntów, potrzeby i możliwości rozwoju gminy, a także zadania służące realizacji celów ponadlokalnych (art. 10 ust. 1 ust. plan. przestrz.). W studium tym określa się m.in. kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym terenów wyłączonych spod zabudowy, obszary oraz zasady ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody, krajobrazu kulturowego i uzdrowisk, obszary i zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, a także kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej (art. 10 ust. 2 ust. plan. przestrz.) (W. Robaczyński 2006).

Na podstawie art. 14 ust. 1 ust. plan. przestrz. rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w celu ustalenia przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego, oraz określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. Plan miejscowy określa m.in. przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków

oraz dóbr kultury współczesnej, wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia ich w użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy, zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej (art. 15 ust. 2 ust. plan. przestrz.), a ponadto – w zależności od potrzeb – granice terenów rekreacyjno-wypoczynkowych oraz terenów służących organizacji imprez masowych (art. 15 ust. 3 pkt 5 ust. plan. przestrz.)[10].

Jak z powyższego wynika, kwestie planowania szlaków turystycznych nie są wprost uregulowane w przepisach odnoszących się do planowania przestrzennego. Można spodziewać się, że wraz z wprowadzeniem ewentualnej przyszłej regulacji dotyczącej szlaków turystycznych (będzie o tym mowa w dalszej części rozdziału), ustawodawca ureguluje także w sposób bardziej precyzyjny te kwestie, nie poprzestając na odwołaniu się tylko do ogólnych rozwiązań dotyczących terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Jest kwestią sporną to, czy obecnie obowiązujące przepisy stanowić mogą wystarczającą podstawę do rozwoju szlaków turystycznych w gminach[11].

Dodać w tym miejscu należy, że oprócz zagadnień związanych z koniecznością uwzględnienia w planie miejscowym obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych, ważną rolę odgrywają także rozwiązania zawarte w ustawie o planowaniu przestrzennym, które odnoszą się do obszarów chronionych ze względu na walory przyrodnicze, którym także należy poświęcić nieco uwagi. Oczywiste jest bowiem to, że wiele szlaków turystycznych usytuowanych jest na obszarach chronionych ze względu na ich walory przyrodnicze.

Zagadnienia ochrony przyrody uregulowane są przede wszystkim w przepisach ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody[12]. Formy ochrony przyrody wskazuje art. 6 ust. 1 ust. ochr. przyr., którymi są: parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary „Natura 2000", pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Na szczególne uwzględnienie zasługują tutaj parki narodowe, na terenie których funkcjonuje wiele szlaków turystycznych, w tym w szczególności szlaki górskie. Jednak mając na uwadze usytuowanie szlaków turystycznych, nie należy pomijać także innych obszarów chronionych, które powinny być uwzględniane w planach zagospodarowania przestrzennego, takich jak rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe czy zespoły przyrodniczo-

[10] W. Robaczyński (2006).

[11] Uzasadnienie takiego poglądu zawarte jest w przywołanym wyżej opracowaniu, s. 15–16 oraz s. 21–22. Niektórzy autorzy zajmują jednak w tej kwestii krytyczne stanowisko.

[12] Jednolity tekst Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm. Ustawa oznaczana dalej „ustawy o ochronie przyrody".

krajobrazowe. Warto jednocześnie podkreślić, że utworzenie lub powiększenie obszaru parku narodowego lub rezerwatu przyrody jest – zgodnie z art. 7 ust. 1 ust. ochr. przyr. – celem publicznym w rozumieniu ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami[13], jest zatem także inwestycją celu publicznego w rozumieniu ustawy o planowaniu przestrzennym. Zgodnie bowiem z art. 2 pkt 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, pod pojęciem „inwestycji celu publicznego" należy rozumieć działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim, krajowym), stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami, a zatem celów publicznych. Inwestycjami takimi są m.in. parki narodowe i rezerwaty przyrody, na terenie których znajduje się obecnie wiele szlaków turystycznych. Kompleksowa analiza stanu prawnego w zakresie planowania inwestycji celu publicznego musi zatem uwzględniać rozwiązania zawarte w przywołanej ustawie o ochronie przyrody.

W świetle ust. ochr. przyr. do parków narodowych i parków krajobrazowych znajduje zastosowanie ogólna regulacja dotycząca obowiązku uzgadniania z dyrektorem parku oraz w przypadku parku krajobrazowego – właściwym miejscowo regionalnym dyrektorem ochrony środowiska, projektów studiów uwarunkowań i planów zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z art. 10 ust. 6 ust. ochr. przyr. w odniesieniu do parku narodowego i art. 16 ust. 7 ust. ochr. przyr. w odniesieniu do parku krajobrazowego. Zatem projekty studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w części dotyczącej parku narodowego i jego otuliny wymagają uzgodnienia z dyrektorem parku narodowego w zakresie ustaleń tych planów, mogących mieć negatywny wpływ na ochronę parku narodowego. Odpowiednio dotyczy to powyższych projektów w części dotyczącej parku krajobrazowego i jego otuliny, które wymagają uzgodnienia z właściwym miejscowo regionalnym dyrektorem ochrony środowiska. Dyrektor parku narodowego oraz właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska w odniesieniu do parku krajobrazowego są organami, o których mowa w art. 17 pkt 7c oraz w art. 41 ust. 1 pkt 6 ust. plan. przestrz., i należy z nimi uzgadniać wszystkie projekty, o których mowa w art. 10 ust. 6 i art. 16 ust. 7 ust. ochr. przyr. w zakresie ustaleń wymienionych w tych przepisach studiów i planów. Stanowisko dyrektora parku narodowego i regionalnego dyrektora ochrony środowiska w odniesieniu zarówno do projektu studium uwarunkowań, jak też do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i planu zagospodarowania przestrzennego województwa ma charakter wiążący. Odpowiednie rozwiązanie w odniesieniu do rezerwatu przyrody zawiera art. 13 ust. 3a ust. ochr. przyr. Także i w tym przypadku jako organ, z którym należy dokonać uzgodnień, wskazany jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

[13] Jednolity tekst Dz. U. z 2014 r., poz. 518 ze zm. Ustawa oznaczana dalej „ust. gosp. nier.".

W odniesieniu do parków narodowych i rezerwatów przyrody problematyka planowania przestrzennego została uregulowana na poziomie ogólnym poprzez wskazanie w art. 7 ust. 1 ust. ochr. przyr., że utworzenie lub powiększenie obszaru parku narodowego lub rezerwatu przyrody jest celem publicznym, a zatem także w konsekwencji inwestycją celu publicznego, o której stanowi art. 2 pkt 5 ust. plan. przestrz. Z art. 10 ust. 2 ust. ochr. przyr. wynika m.in., że utworzenie parku narodowego może nastąpić po uzgodnieniu z właściwymi miejscowo organami uchwałodawczymi jednostek samorządu terytorialnego oraz po zaopiniowaniu, w terminie 30 dni, przez zainteresowane organizacje pozarządowe, przy czym niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za brak uwag. Natomiast szczegółowe postanowienia planów wojewódzkich i miejscowych dotyczące parku narodowego wymagają uzgodnienia z dyrektorem tego parku.

Pojawia się pytanie, w jakim stopniu przedstawione regulacje dotyczą uwzględniania w procesie planowania i zagospodarowania przestrzennego szlaków turystycznych, biorąc pod uwagę to, że wiele spośród takich szlaków zostało usytuowanych na terenach objętych ochroną przyrody. Stwierdzić należy, że ustawa o ochronie przyrody reguluje zasady korzystania z obszarów objętych ochroną, w tym w szczególności zasady korzystania z parków narodowych, rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych. Dlatego też należy dokonać analizy – w granicach możliwych do przyjęcia ze względu na objętość niniejszego rozdziału – tych przepisów dotyczących form ochrony przyrody, które regulują jednocześnie problematykę udostępniania istniejących i planowania nowych szlaków turystycznych. Trzeba zatem odnieść się do regulacji dotyczących poszczególnych rodzajów terenów, przez które mogą przebiegać szlaki turystyczne, tj. parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu.

Wykaz parków narodowych stanowi załącznik do ustawy o ochronie przyrody (art. 8a ust. 2 ust. ochr. przyr.), a zatem utworzenie parku narodowego następuje na mocy nowelizacji tej ustawy. Natomiast określenie i zmiana jego granic następuje w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, która kieruje się rzeczywistym stanem wartości przyrodniczych obszaru (art. 10 ust. 1 ust. ochr. przyr.). Na terenie parku narodowego wyznaczanie dostępności wszelkich szlaków turystycznych (pieszych, narciarskich, rowerowych, konnych, wodnych, spacerowych i ścieżek dydaktycznych) należy do dyrektora tego parku, przy czym udostępnianie szlaków – a zwłaszcza określenie maksymalnej liczby osób, które mogą jednocześnie przebywać na szlaku – powinno być ustalone w planie ochrony parku, będącym podstawowym dokumentem określającym zasady i zakres ochrony wartości przyrodniczych parku. Plan ochrony parku sporządza się na podstawie art. 18 ust. 1 ust. ochr. przyr. zawiera wskazanie obszarów i miejsc udostępnianych do celów naukowych, edukacyjnych, **turystycznych,**

rekreacyjnych, sportowych, amatorskiego połowu ryb i rybactwa oraz określenie sposobów ich udostępniania, a także ustalenia do studiów uwarunkowań i planów zagospodarowania przestrzennego gmin, województw oraz planów zagospodarowania morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej dotyczące eliminacji lub ograniczenia zagrożeń zewnętrznych (art. 20 ust. 3 pkt 5 i 7). W planie ochrony parku narodowego ustala się miejsca, które mogą być udostępniane, oraz maksymalną liczbę osób mogących przebywać jednocześnie w tych miejscach. Art. 12 ust. 1 i 2 ust. ochr. przyr. stanowi, że obszar parku narodowego jest udostępniany w celach naukowych, edukacyjnych, kulturowych, **turystycznych, rekreacyjnych** i sportowych w sposób, który nie wpłynie negatywnie na przyrodę w parku narodowym. Jednak w parkach narodowych zabrania się ruchu pieszego, rowerowego, narciarskiego i jazdy konnej wierzchem, z wyjątkiem **szlaków i tras narciarskich** wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego (art. 15 ust. 1 pkt 15 ust. ochr. przyr.). Zabrania się także wspinaczki, eksploracji jaskiń lub zbiorników wodnych z wyjątkiem miejsc wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego oraz używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego, uprawiania sportów wodnych i motorowych, pływania i żeglowania, z wyjątkiem akwenów lub szlaków wyznaczonych przez dyrektora parku (art. 15 ust. 1 pkt 17 i 21 ust. ochr. przyr.) oraz organizacji imprez rekreacyjno-sportowych bez zgody dyrektora parku narodowego (art. 15 ust. 1 pkt 27 ust. ochr. przyr.).

Projekt planu ochrony parku narodowego sporządza dyrektor parku. Projekt ten wymaga zaopiniowania przez właściwe miejscowo rady gmin oraz uzgodnienia z właściwymi miejscowo radami gmin ustaleń dotyczących infrastruktury technicznej, zagospodarowania turystycznego, sposobu użytkowania gruntów, eliminacji lub ograniczania zagrożeń zewnętrznych oraz ustaleń do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz planów zagospodarowania przestrzennego, w odniesieniu do nieruchomości niebędących własnością Skarbu Państwa (art. 19 ust. 1 i 2 ust. ochr. przyr.). Plan ochrony dla parku narodowego ustanawia minister właściwy do spraw środowiska w drodze rozporządzenia (art. 19 ust. 5 ust. ust. ochr. przyr.). W przypadku braku obowiązującego planu ochrony ustanawia się prowizorium, jakim są roczne zadania ochronne. Jeśli planu nie ma, wykaz szlaków turystycznych zawierają roczne zadania.

Szczegółowe zasady sporządzania planów ochrony parku zawiera rozporządzenie Ministra Środowiska z 12 maja 2005 r. w sprawie sporządzania projektu planu ochrony parku narodowego, rezerwatu przyrody i parku krajobrazowego, dokonywania zmian w tym planie oraz ochrony zasobów, tworów i składników przyrody[14]. Przy sporządzaniu projektu uwzględnia się m.in. sposoby

[14] Dz.U. nr 94, poz. 794.

udostępniania obszaru parku narodowego do celów naukowych, edukacyjnych, **turystycznych, rekreacyjnych**, sportowych (§ 8 ust. 1 pkt 10e rozporządzenia). Zgodnie z § 9 pkt 10 tego rozporządzenia, zakres inwentaryzacji zasobów parku narodowego potrzebnej do sporządzenia planu dla jego ochrony obejmuje typy krajobrazów, punkty, osie i przedpola widokowe, w tym drogi i **szlaki turystyczne**. Prace inwentaryzacyjne wykonuje się w formie opisów, zestawień i map tematycznych sporządzonych w formie cyfrowej (z wykorzystaniem systemu informacji przestrzennej, w państwowym systemie odniesień przestrzennych) w celu przedstawienia m.in. infrastruktury technicznej, turystycznej i edukacyjnej, a także użytkowania gruntów oraz gruntów według form własności (§ 13 pkt 13 i 14 rozporządzenia) (Robaczyński 2006, s. 19).

Uznanie danego obszaru za rezerwat przyrody następuje w drodze aktu prawa miejscowego w formie zarządzenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska, które określa jego nazwę, położenie lub przebieg granicy i otulinę, jeżeli została wyznaczona, cele ochrony oraz rodzaj, typ i podtyp rezerwatu przyrody, a także sprawującego nadzór nad rezerwatem (art. 13 ust. 3 ust. ochr. przyr.). Z punktu widzenia problematyki szlaków turystycznych istotne jest ustalenie, że udostępnianie rezerwatów przyrody do celów turystycznych zostało uregulowane w ten sam sposób co udostępnianie parków narodowych, przy czym w miejsce zgody czy decyzji dyrektora parku konieczna jest zgoda organu uznającego dany obszar za rezerwat przyrody, czyli regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Do rezerwatów stosuje się te same przepisy, które regulują zasady udostępniania wszelkiego rodzaju szlaków turystycznych w parkach narodowych oraz sporządzanie planów ochrony (art. 15 ust. 1 pkt 15, 17, 21, 27, art. 20 ust. 2 pkt 5 i 7 ust. ochr. przyr. oraz wydane na jej podstawie powołane wyżej rozporządzenie Ministra Środowiska z 12 maja 2005 r.).

Projekt planu ochrony rezerwatu przyrody sporządza organ, który uznał dany obszar za rezerwat przyrody lub po uzgodnieniu z tym organem – zarządzający rezerwatem albo sprawujący nadzór nad rezerwatem (art. 19 ust. 1 pkt 2 ust. ochr. przyr.). Plan ochrony rezerwatu zawiera m.in. identyfikację oraz określenie sposobów eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków, wskazanie obszarów i miejsc udostępnianych do celów naukowych, edukacyjnych, turystycznych, rekreacyjnych, sportowych, amatorskiego połowu ryb i rybactwa oraz określenie sposobów ich udostępniania, ustalenia do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i planów zagospodarowania przestrzennego województw, dotyczące eliminacji lub ograniczenia zagrożeń (art. 20 ust. 3 pkt 2, 5, 7 ust. ochr. przyr.). Projekt planu musi być zaopiniowany, a w pewnym zakresie także uzgodniony z właściwymi miejscowo radami gmin (art. 19 ust. 2 ust. ochr. przyr.). Jak wyżej wspomniano, plan ochrony dla rezerwatu przy-

rody ustanawia regionalny dyrektor ochrony środowiska w drodze aktu prawa miejscowego w formie zarządzenia.

Utworzenie parku krajobrazowego lub powiększenie jego obszaru następuje w drodze uchwały sejmiku województwa (art. 16 ust. 3 ust. ochr. przyr.). Projekt uchwały sejmiku województwa w sprawie utworzenia, zmiany granic lub likwidacji parku krajobrazowego wymaga uzgodnienia z właściwą miejscowo radą gminy oraz właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska (art. 16 ust. 4 ust. ochr. przyr.). Dla parków krajobrazowych, tak jak dla parków narodowych i rezerwatów przyrody, sporządza się i realizuje plan ochrony. Plan ochrony dla parku krajobrazowego zawiera m.in.: cele ochrony przyrody oraz przyrodnicze, społeczne i gospodarcze uwarunkowania ich realizacji, identyfikację, a także określenie sposobów eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz ich skutków, określenie zakresu prac związanych z ochroną przyrody i kształtowaniem krajobrazu, wskazanie obszarów udostępnianych do celów naukowych, edukacyjnych, **turystycznych, rekreacyjnych**, amatorskiego połowu ryb i dla innych form gospodarowania oraz określenie sposobów korzystania z tych obszarów oraz ustalenia do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i planów zagospodarowania przestrzennego województw, dotyczące eliminacji lub ograniczenia zagrożeń wewnętrznych lub zewnętrznych (art. 20 ust. 4 ust. ochr. przyr.). Należy przy tym zauważyć, że parki krajobrazowe nie przewidują takich ograniczeń. W konsekwencji w szerszym zakresie możliwe staje się wytyczanie na terenach parków krajobrazowych szlaków turystycznych (Robaczyński 2006, s. 20).

Projekt planu ochrony dla parku krajobrazowego sporządza dyrektor tego parku lub dyrektor zespołu parków. Projekt wymaga zaopiniowania przez właściwe miejscowo rady gmin (art. 19 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ust. ochr. przyr.). Ostateczny plan ochrony dla parku krajobrazowego ustanawia sejmik województwa w drodze uchwały (art. 19 ust. 6a ust. ochr. przyr.).

Stosunkowo nieistotne obostrzenia z punktu widzenia problematyki szlaków turystycznych przewidziane są w sytuacji zastosowania formy ochrony przyrody w postaci obszaru chronionego krajobrazu. Zgodnie z art. 23 ust. 1 ust. ochr. przyr., obszar ten obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Wyznaczenie obszaru chronionego krajobrazu następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po uzgodnieniu z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska (art. 23 ust. 3 ust. ochr. przyr.). Zgodnie z art. 23 ust. 5 ust. ochr. przyr., projekty studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów

zagospodarowania przestrzennego, planów zagospodarowania przestrzennego województw i planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części dotyczącej obszaru chronionego krajobrazu, wymagają uzgodnienia z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Należy zaznaczyć, że na gruncie aktualnie obowiązującego stanu prawnego celów związanych z wytyczaniem i utrzymywaniem szlaków turystycznych nie można uznać – co do zasady – za cele publiczne. W świetle art. 6 pkt 1 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami[15], celem publicznym jest m.in. wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji. Ani z powołanego przepisu, ani z dalszych punktów art. 6 ust. gosp. nier. nie wynika, aby za cele publiczne mogły być uznane inwestycje w zakresie wyznaczania i utrzymywania szlaków turystycznych. Cel publiczny pojawić się może natomiast wtedy, gdy utworzenie szlaku turystycznego związane jest z inną inwestycją, która sama może być uznana za realizującą cel publiczny. Tak jest gdy szlak turystyczny ma prowadzić drogą publiczną, drogą rowerową lub drogą wodną. W szczególności, z punktu widzenia praktyki funkcjonowania szlaków turystycznych, istotne znaczenie może mieć wydzielanie gruntów pod drogi rowerowe i drogi wodne, jeżeli budowa tych dróg w zamierzeniu inwestorów miałaby służyć – obok celów „czysto komunikacyjnych" – także celom ruchu turystycznego. Ponadto, jak była już wyżej o tym mowa, cel publiczny może pojawić się także wtedy, gdy chodzi o szlaki poprowadzone na terenie parku narodowego lub rezerwatu przyrody. Wówczas jednak cel publiczny realizuje nie samo utworzenie szlaku, ale utworzenie lub powiększenie tego parku lub rezerwatu (art. 7 ust. 1 ust. ochr. przyr.), w których planach ochrony przewidziane jest udostępnianie terenu turystom.

Należy jednak w tym miejscu zauważyć, że zgłaszane są postulaty de lege ferenda, zmierzające do uznania wprost tworzenia szlaków turystycznych za cel publiczny. Przykładowo, opowiada się za tym J. Długopolski. Autor wiąże tę kwestię z możliwością ograniczenia właściciela w wykonywaniu przysługującemu mu prawa własności w trybie administracyjnym. Po analizie zarówno przepisów konstytucyjnych, jak i ustawowych, dochodzi jednak do wniosku, że konieczne jest stworzenie w tym celu specyficznej regulacji, dostosowanej do problematyki szlaków. Nie wystarczy zaś – jego zdaniem – „dopisanie" szlaków turystycznych do katalogu zawartego w art. 6 ust. gosp. nier. J. Długopolski zwraca bowiem uwagę na fakt, że z rozwiązań przewidzianych w ustawie o gospodarce nieruchomościami można by było skorzystać tylko na terenach objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Wyłączałoby to

[15] J.t. Dz.U. z 2014 r., poz. 518 ze zm. Ustawa zwana dalej „ust. gosp. nier.".

w znacznym stopniu te obszary, na których zlokalizowane są szlaki turystyczne (Długopolski 2012, s. 113–114).

5.2.2. Nowe rozwiązania zawarte w ustawie – Prawo wodne

W 2014 r. dokonano istotnych zmian ustawy z 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne[16], umożliwiających m.in. prowadzenie szlaków turystycznych pieszych i rowerowych na obszarach zagrożenia powodzią oraz na wałach przeciwpowodziowych. Przepisy te znalazły się wśród rozwiązań chroniących obszary zagrożone powodzią. Zgodnie z nowym brzmieniem art. 88l ust. 1 Prawa wodnego, na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym m.in. budowy innych obiektów budowlanych, **z wyjątkiem dróg rowerowych** (art. 88l ust. pkt 1 Prawa wodnego), a także zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód oraz brzegu morskiego, budową, przebudową lub remontem drogi rowerowej, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie oraz **czynności związanych z wyznaczaniem szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego** (art. 88l ust. 1 pkt 3 Prawa wodnego).

Budowa, przebudowa lub remont drogi rowerowej oraz wyznaczanie szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego wymaga zgłoszenia dyrektorowi regionalnego zarządu gospodarki wodnej albo dyrektorowi właściwego urzędu morskiego (art. 88l ust. 1 a Prawa wodnego). W zgłoszeniu należy określić termin rozpoczęcia robót lub czynności. Ustawa – Prawo wodne wskazuje także – w art. 88l ust. 1b – jakie dokumenty należy dołączyć do zgłoszenia, tj.:

1) w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi rowerowej – charakterystykę planowanych działań wraz z podstawowymi danymi technicznymi i opisem planowanej technologii robót, mapę sytuacyjno-wysokościową z naniesionym schematem planowanych obiektów i robót, a w razie potrzeby, obliczenia hydrauliczne i hydrologiczne;
2) w przypadku wyznaczania szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego – zgodę właściciela terenu na lokalizację szlaku, charakterystykę planowanych działań, mapę sytuacyjno-wysokościową w skali 1:2000 lub 1:1000 z naniesieniem przebiegu szlaku oraz zaznaczeniem drogowskazów i tablic oraz opis planowanej do zastosowania techniki montażu oznakowania.

Do wykonywania robót budowlanych lub czynności związanych z wyznaczaniem szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego można przystąpić, jeże-

[16] Dz.U. z 2012 r., poz. 145 ze zm. Ustawa oznaczana dalej jako „Prawo wodne".

li w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia organ administracji nie wniesie, w drodze decyzji, sprzeciwu i nie później niż po upływie dwóch lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia (art. 88l ust. 1d Prawa wodnego).

Istotne znaczenie mają także rozwiązania dotyczące ochrony wałów przeciwpowodziowych. Zgodnie z art. 88n ust. 1 Prawa wodnego, zabrania się m.in. przejeżdżania przez wały oraz wzdłuż korony wałów pojazdami lub konno oraz przepędzania zwierząt, z wyjątkiem miejsc do tego przeznaczonych, uprawy gruntu, sadzenia drzew lub krzewów na wałach, rozkopywania wałów, wykonywania obiektów budowlanych, uszkadzania darniny lub innych umocnień skarp i korony wałów. Zakazów tych nie stosuje się do robót związanych z utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych, a także do robót związanych z budową, **przebudową lub remontem dróg rowerowych lub czynności związanych z wyznaczaniem szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego**, zaś wskazany wyżej zakaz przejazdu nie dotyczy przejeżdżania rowerem wzdłuż korony wałów (art. 88n ust. 2 Prawa wodnego).

Budowa, przebudowa lub remont drogi rowerowej oraz wyznaczanie szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego na wale przeciwpowodziowym wymaga zgłoszenia marszałkowi województwa (art. 88n ust. 2a Prawa wodnego). Zgodnie z art. 88n ust. 2b Prawa wodnego, do zgłoszenia należy dołączyć:

1) w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi rowerowej – charakterystykę planowanych działań wraz z podstawowymi danymi technicznymi i opisem planowanej technologii robót oraz mapę sytuacyjno-wysokościową z naniesionym schematem planowanych robót, a w niektórych przypadkach także badania hydrogeologiczne wraz z opinią dotyczącą wpływu tych robót na szczelność i stabilność wałów;
2) w przypadku wyznaczania szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego – zgodę właściciela wału przeciwpowodziowego na lokalizację szlaku, charakterystykę planowanych działań, mapę sytuacyjno-wysokościową w skali 1:2000 lub 1:1000 z naniesieniem przebiegu szlaku oraz zaznaczeniem drogowskazów i tablic oraz opis planowanej do zastosowania techniki montażu oznakowania.

Do wykonywania robót budowlanych lub czynności związanych z wyznaczaniem szlaku można przystąpić, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia marszałek województwa, nie wniesie, w drodze decyzji, sprzeciwu, i nie później niż po upływie dwóch lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia (art. 88n ust. 2d Prawa wodnego).

Należy zaznaczyć, że przy stosowaniu wskazanych wyżej nowych przepisów muszą być nadal przestrzegane wymagania przewidziane w ustawie – Prawo

budowlane. Zgodnie bowiem z art. 88n Prawa wodnego, przepisy art. 88l ust. 1a–1e oraz art. 88n ust. 2a–2e nie naruszają przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

5.2.3. Szlaki turystyczne a przepisy regulujące zasady ruchu drogowego

Jak już wspomniano na wstępie, znaczenie z punktu widzenia problematyki szlaków turystycznych mają także przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, regulującej m.in. zasady ruchu na drogach publicznych. Wspomniano także, że przepisy tej ustawy są istotne, gdy chodzi o korzystanie ze szlaków rowerowych i samochodowych, a także części szlaków pieszych, poprowadzonych wzdłuż dróg publicznych, w strefach zamieszkania i strefach ruchu. Jest sprawą oczywistą, że ustawodawca miał na uwadze przede wszystkim rodzaje pojazdów i sposób poruszania się po drogach, bez względu na cel przemieszczania się. Z tego punktu widzenia fakt, że daną trasą przebiega szlak turystyczny (np. samochodowy) jest obojętny dla przyjętych rozwiązań prawnych. Jest oczywiste, że turysta przemieszczający się samochodem trasą, wzdłuż której wyznaczono szlak turystyczny, ma obowiązek stosowania się do wszelkich zasad ruchu drogowego, jak w szczególności przestrzegać reguły ruchu prawostronnego, zachować bezpieczną odległość, przestrzegać ograniczeń prędkości itd. Analizując zagadnienia związane ze szlakami turystycznymi nie oczekujemy zatem specyficznej regulacji, gdy chodzi o zasady ruchu. Dotyczy to w zasadzie zarówno ruchu samochodowego, jak i rowerowego, a także pieszego i konnego – w zakresie, w jakim piesi i jadący konno mogą być uczestnikami ruchu drogowego.

Z punktu widzenia przepisów regulujących problematykę ruchu drogowego, dla szlaków turystycznych szczególne znaczenie mają natomiast przepisy dotyczące znaków i sygnałów na drogach, w odniesieniu do szlaków rowerowych. Chodzi tu o znaki informujące o przebiegu szlaku rowerowego. Rozporządzeniem Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r.[17] dokonano zmiany rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych[18], uszczegółowiając m.in. oznakowanie szlaków rowerowych. Oczywiście, znaki drogowe dotyczące ruchu rowerowego istniały już wcześniej (znak A-24 „rowerzyści", ostrzegający o miejscu, w którym rowerzyści wjeżdżają na jezdnię lub przez nią przejeżdżają), teraz jednak w katalogu znaków pojawiły się oznaczenia bardziej szczegółowe szlaków rowerowych, ujęte w rozdziale trzecim rozporządzenia,

[17] Dz.U. z 2013 r., poz. 890.

[18] Dz.U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.

w części „Dodatkowe znaki szlaków rowerowych". Są to znaki: R-1 - „szlak rowerowy lokalny", R-1a i R-1b - wyznaczające początek, koniec i zmianę kierunku szlaku rowerowego lokalnego (§ 83 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r.), R-3 – „tablica szlaku rowerowego lokalnego", wskazująca odległość do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym lokalnym, R-4 – „informacja o szlaku rowerowym", wskazująca rodzaj szlaku rowerowego, informująca o utrudnieniach występujących na szlaku oraz zawierająca symbol, numer lub barwne oznaczenie szlaku oraz znaki informujące o przebiegu i kierunku szlaku rowerowego, tj. R-4a „informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego", R-4b „zmiana kierunku szlaku rowerowego", R-4c „drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego", R-4d „drogowskaz szlaku rowerowego w kształcie strzały podający odległość" oraz R-4e „tablica przeddrogowskazowa szlaku rowerowego" (§ 83 ust. 3 pkt 3-8 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r.). Należy też dodać, że zgodnie z § 2 rozporządzenia zmieniającego, tj. powołanego wyżej rozporządzenia z dnia 24 lipca 2013 r, znaki R-1 „szlak rowerowy krajowy", R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego", R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego" i R-3 „tablica szlaku rowerowego", stosowane w organizacji ruchu na drogach przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, uznaje się za równoważne odpowiednio znakom R-1 „szlak rowerowy lokalny", R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego", R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego" i R-3 „tablica szlaku rowerowego lokalnego".

Wskazane wyżej regulacje dotyczące znaków informacyjnych w odniesieniu do szlaków rowerowych mają charakter prawa powszechnie obowiązującego, znajdą zatem zastosowanie niezależnie od tego, przez jaki podmiot dany szlak rowerowy został wytyczony. W praktyce znakami tymi posługuje się w swoich oznaczeniach Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (zob. poniżej pkt 5.2.4).

Na zakończenie tego fragmentu rozważań warto zaznaczyć, że znaki szlaków rowerowych podlegają prawnej ochronie przewidzianej w kodeksie wykroczeń. Wśród przepisów zawartych w rozdziale XI kodeksu wykroczeń, zatytułowanym „Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji", znalazł się art. 85, statuujący odpowiedzialność m.in. za niszczenie znaków turystycznych. Zacytować należy najpierw art. 85 § 1 kodeksu wykroczeń, zgodnie z którym „kto samowolnie ustawia, niszczy, uszkadza, usuwa, włącza lub wyłącza znak, sygnał, urządzenie ostrzegawcze lub zabezpieczające albo zmienia ich położenie, zasłania je lub czyni niewidocznymi, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny". Z interesującego nas punktu widzenia zasadnicze znaczenie ma natomiast § 2 art. 85, nawiązujący do treści § 1. Zgodnie z tym przepisem, „tej samej karze podlega, kto samowolnie niszczy, uszkadza, usuwa lub ustawia znak turystyczny".

5.2.4. Regulacje dotyczące praktycznych aspektów wytyczania i znakowania szlaków

Kompleksowe ustalenia co do wytyczania i znakowania szlaków ustalone są przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Aktualnie obowiązuje w tym zakresie instrukcja znakowania szlaków turystycznych, zatwierdzona uchwałą nr 33A/18/2014 Prezydium Zarządu Głównego PTTK[19], podjętą na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 9 oraz art. 9 ust. 2 pkt 5 statutu PTTK. Instrukcja ta zawiera szczegółowe rozwiązania, dotyczące w szczególności organizacji prac znakarskich, ogólnych zasad projektowania i prowadzenia szlaków, oznakowania szlaków, zasad umieszczania znaków i techniki znakowania, konserwacji i odnawiania szlaków oraz odbioru, rozliczania i dokumentacji szlaków.

Rozwiązania zawarte w przywołanej instrukcji należy uznać za tworzące kompleksowy system wyznaczania, wytyczania i eksploatowania szlaków turystycznych. Należy jednak uczynić w tym miejscu istotne zastrzeżenie. Jest to wewnętrzna regulacja stowarzyszenia, jakim jest PTTK. Nie negując w tym miejscu dorobku i kompetencji osób działających w strukturach tej organizacji, trzeba jednak zauważyć, że ustalone przez PTTK zasady – nie mając waloru prawa powszechnie obowiązującego – nie wiążą innych podmiotów, które zajmują się lub mają zamiar zająć się wytyczeniem określonego szlaku (por. Gospodarek 2007). Nie znaczy to jednak, że przywołana instrukcja PTTK nie ma żadnego znaczenia dla ogólnych rozważań nad stanem ustawodawstwa w zakresie szlaków turystycznych. Wręcz przeciwnie, przy projektowaniu nowych aktów prawnych z zakresu szlaków turystycznych należałoby rozważyć wzorowanie się na rozwiązaniach przyjętych przez PTTK. Oczywiście decyzje w tym zakresie należą do ustawodawcy. Nie bez znaczenia byłaby także opinia PTTK jako twórcy i „właściciela" wspomnianych rozwiązań.

W celu lepszego zobrazowania zasad, którymi kieruje się Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze przy planowaniu i znakowaniu szlaków turystycznych, warto poznać rozwiązania zawarte w przywołanej instrukcji. Z tego względu jej tekst został zamieszczony jako załącznik nr 1 do niniejszej publikacji. W tym miejscu wskażmy tylko, że instrukcja określa m.in.: definicje szlaku turystycznego, administratora szlaków turystycznych, grupy znakarskiej oraz zespołu znakarskiego, organizacji prac znakarskich, zasady projektowania, prowadzenia i oznakowania w odniesieniu do różnego rodzaju szlaków, zasady umieszczania znaków, technikę znakowania, zasady konserwacji bieżącej i odnawiania szlaków. Do instrukcji załączono wzory znaków wraz z ich kolorystyką i wymiarami. Należy podkreślić, że PTTK przewiduje umieszczenie danych o wszystkich szlakach turystycznych w Polsce w Centralnej Ba-

[19] Zastąpiła ona wcześniejszą instrukcję, zatwierdzoną uchwałą nr 170/XVI/2007 z 21 kwietnia 2007 r. w sprawie wytyczania, znakowania i odnawiania szlaków turystycznych przez PTTK.

zie Szlaków Turystycznych, funkcjonującej w Centralnym Ośrodku Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie (zob. uchwałę Zarządu Głównego PTTK nr 333/XVII/2012 z dnia 26 maja 2012 r., w której określono standardy budowy bazy w zakresie aktualizacji, dostępności i przechowywania danych).

Jak już wyżej zaznaczono, wspomniana regulacja PTTK, mając charakter kompleksowy, nie stanowi prawa powszechnie obowiązującego. Gdy chodzi natomiast o obowiązujące regulacje prawne, to znajdujemy jedynie rozwiązania w odniesieniu do niektórych terenów, np. obszarów górskich i zorganizowanch terenów narciarskich.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z 29 grudnia 2011 r. w sprawie stopni trudności narciarskich tras zjazdowych, biegowych i nartostrad oraz sposobu ich oznaczania[20] określa stopnie trudności dla tych tras oraz sposoby ich oznaczania. Zgodnie z tradycyjnym systemem oznakowania, przyjęto podział tras narciarskich zarówno zjazdowych i nartostrad, jak i biegowych na łatwe (A), trudne (B) i bardzo trudne (C), z odpowiadającymi im oznaczeniami kolorami: niebieskim, czerwonym i czarnym. Wskazano jednocześnie parametry przesądzające o zakwalifikowaniu danej trasy do określonego stopnia trudności, przede wszystkim ze względu na stopień nachylenia (zob. rozdz. 3.1).

W tym miejscu wskazać należy także rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z 29 grudnia 2011 r. w sprawie określenia wzorów znaków nakazu, zakazu, informacyjnych i ostrzegawczych stosowanych do oznakowania w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich[21]. W rozrządzeniu tym określono znaki nakazu, zakazu, ostrzegawcze i informacyjne oraz wzory tych znaków. Znaki, o których mowa w przywołanym rozporządzeniu w większości mają zastosowanie do ruchu narciarskiego, w ograniczonym zaś zakresie do ruchu pieszego. Rozporządzenie to nawiązuje do rozwiązań zawartych w rozporządzeniu wyżej wymienionym, nakazując dostosowanie znaków informujących o przebiegu tras narciarskich do kolorystyki wykorzystywanej przy oznaczaniu stopnia trudności tych tras.

Gdy mowa o rozwiązaniach prawnych dotyczących terenów górskich, zwróćmy jeszcze uwagę na rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z 22 grudnia 2011 r. w sprawie określenia stopni zagrożenia lawinowego oraz odpowiadających im zaleceń dla ruchu osób[22]. W rozporządzeniu tym określono stopnie zagrożenia w skali od 1 (niski), poprzez 2 (umiarkowany), 3 (znaczny), 4 (wysoki) do 5 (bardzo wysoki) oraz wskazano opisowo w odniesieniu do tych stopni: stabilność pokrywy śnieżnej oraz prawdopodobieństwo wyzwolenia (zejścia) lawiny. Dla każdego z tych stopni zagrożeń sformułowano stosowne zalecenia dla ruchu osób – od warunków dogodnych, z konieczno-

[20] Dz.U. nr 295, poz. 1752.

[21] Dz.U. nr 295, poz. 1751.

[22] Dz.U. nr 299, poz. 1777.

ścią zachowania szczególnej ostrożności jedynie na stokach ekstremalnych do warunków wysoce niekorzystnych z zaleceniem zaniechania wszelkich wyjść w góry. Należy jednak w tym miejscu zaznaczyć, do czego nawiążemy jeszcze w punkcie dotyczącym odpowiedzialności za szkody, że w razie ogłoszenia poszczególnych stopni zagrożenia lawinowego obowiązują określone zalecenia, niemające przy tym charakteru bezwzględnych zakazów. Ostateczną decyzję w kwestii wyjścia w góry podejmuje sam turysta, który musi mieć świadomość, że w niekorzystnych – z punktu widzenia zagrożenia lawinowego – warunkach działa na własne ryzyko.

5.2.5. Projekt szlaku jako przedmiot prawa autorskiego

Zagadnienia szlaków turystycznych w kontekście praw autorskich nie stały się, jak dotąd, przedmiotem szerszej refleksji. Wydaje się jednak, że problematyka ta stanie się w przyszłości bardzo istotna, ze względu na coraz bardziej wzmożoną ochronę prawnoautorską różnych przejawów twórczej aktywności człowieka. Projektowanie szlaków turystycznych w większości przypadków można ocenić jako działanie twórcze, często mające charakter zespołowy (por. Zatorska 2012). Efekt tego działania w postaci projektu szlaku przedstawia się wówczas jako dzieło, podlegające ochronie w świetle przepisów ustawy z 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych[23]. Należy zaznaczyć, że za dzieło w rozumieniu prawa autorskiego uznać należy nie tylko projekt „techniczny" szlaku, ale także zmaterializowaną w określonym dokumencie koncepcję założeń teoretycznych przebiegu i organizacji szlaku, przy uwzględnieniu aspektów krajobrazowych, geograficznych, historycznych, kulturowych itd. Chodzi zatem nie tylko o sam projekt przebiegu szlaku, ale o całą koncepcję danej trasy turystycznej.

Twórcy dotychczas opracowanych w Ministerstwie Sportu i Turystyki założeń do projektu ustawy o szlakach turystycznych nie proponują wprowadzenia szczególnej regulacji dotyczącej ochrony praw autorskich do szlaków, wychodząc z założenia, że zagadnienia te powinny być oceniane z punktu widzenia wymienionej wyżej ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Stanowisko to spotkało się z aprobatą w literaturze (Gospodarek 2012). Pozostaje zatem aktualna definicja utworu na gruncie tej ustawy, zawarta w art. 1 ust. 1 ust. pr. aut., zgodnie z którym „przedmiotem prawa autorskiego jest każdy przejaw działalności twórczej o indywidualnym charakterze, ustalony w jakiejkolwiek postaci, niezależnie od wartości, przeznaczenia i sposobu wyrażenia (utwór)".

Należy w tym miejscu zauważyć, że J. Gospodarek trafnie wskazuje na niejednoznaczność szlaku turystycznego jako dzieła, które miałoby być objęte ochrona prawnoautorską (por. Gospodarek 2012). Wątpliwości autora można

[23] J.t. Dz.U. z 2006 r., nr 90, poz. 631 ze zm. Ustawa zwana dalej „ust. pr. aut.".

w wielu przypadkach podzielić. Dotyczy to zwłaszcza szlaków, których przebieg jest niejako narzucony z góry przez warunki terenowe lub szlaków, które poprowadzone są trasami utrwalonymi tradycją, gdy doszukiwanie się autora szlaku skazane jest z góry na niepowodzenie. W innych jednak sytuacjach wytyczenie szlaku zakłada pierwotną pracę koncepcyjną, w celu dostosowania jego przebiegu do założeń, które szlak ten ma realizować (zwłaszcza szlaki historyczne, kulturowe, przemysłowe itd.).

Podstawowe wątpliwości związane z prawnoautorską ochroną szlaków turystycznych wiążą się z wynikającą z prawa autorskiego zasadą ochrony nienaruszalności dzieła. Zasadę tę statuuje art. 16 pkt 3 ust. pr. aut. Zgodnie z tym przepisem, autorskie prawa osobiste chronią nieograniczoną w czasie i niepodlegającą zrzeczeniu się lub zbyciu więzi twórcy z utworem, a w szczególności prawo do nienaruszalności treści i formy utworu. Sens wspomnianej zasady ochrony nienaruszalności wyraża się zatem w tym, że bez zgody autora nie można wprowadzać do dzieła takich zmian, które naruszałyby jego treść i formę. Chodzi tu o ochronę autorskich praw osobistych jako praw niezbywalnych. Dodajmy jeszcze, że z art. 16 pkt 5 ust. pr. aut. wynika, że podobnie nieograniczone w czasie i niepodlegające zrzeczeniu się jest prawo autora do nadzoru nad sposobem korzystania z utworu. Z tego punktu widzenia raz zaprojektowany i wytyczony szlak turystyczny nie mógłby być przez nikogo – bez zgody autora projektu – poprowadzony w inny sposób. Jednak jest oczywiste, że potrzeba modyfikacji przebiegu szlaku pojawić się może w różnych przypadkach, zależnie od zmiany sytuacji faktycznej, prawnej, kwestii organizacyjnych itp. Przyjęcie sztywnego rozwiązania, niedopuszczającego modyfikacji przebiegu szlaku, mogłoby okazać się sprzeczne z zasadami racjonalnej eksploatacji szlaku, np. w razie istotnych przedsięwzięć inwestycyjnych na danym terenie (budowa autostrady lub drogi ekspresowej, zapory wodnej, mostu itp.). Biorąc to pod uwagę, wydaje się konieczne stworzenie mechanizmu prawnego, umożliwiającego wkroczenie podmiotu eksploatującego szlak w sferę decyzyjną autora projektu. Wydaje się, że ten właśnie aspekt powinien znaleźć regulację w projektowanej ustawie o szlakach turystycznych. Natomiast bez konieczności tworzenia nowych regulacji przyjmuje się współcześnie możliwość zobowiązania się przez autora do niewykonywania wobec określonego podmiotu swojego prawa osobistego lub nawet wykonywanie tego prawa w imieniu autora[24].

Nie budzi natomiast tak poważnych wątpliwości kwestia majątkowych uprawnień autora projektu szlaku i jego koncepcji. Zgodnie z ogólnymi zasadami, autorskie prawa majątkowe mogą być zbywane, w szczególności na podmioty

[24] J. Barta, R. Markiewicz: Komentarz do art. 16 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych, LEX/el., teza 4. Autorzy powołują się w tej kwestii na orzecznictwo, które dopuszcza możliwość zrzeczenia się przez twórcę wykonywania części tych praw na rzecz osób trzecich.

zamawiające określony utwór (zob. art. 17 ust. pr. aut., zgodnie z którym „jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, twórcy przysługuje wyłączne prawo do korzystania z utworu i rozporządzania nim na wszystkich polach eksploatacji oraz do wynagrodzenia za korzystanie z utworu"). Umowa z autorem projektu określa zatem także kwestie wynagrodzenia za przeniesienie praw autorskich, co może być określone sztywną, z góry oznaczoną kwotą lub np. jako ułamek zysku osiąganego przez podmiot eksploatujący dany szlak. To ostatnie rozwiązanie miałoby oczywiście znaczenie w przypadku, gdyby korzystanie z danego szlaku było odpłatne, co jest jednak do tej pory rzadkością (ale można to sobie wyobrazić m.in. w odniesieniu do trasy narciarskiej lub innej „wyspecjalizowanej" trasy, np. konnej czy udostępnionej dla tzw. quadów).

W przypadku stworzenia ustawowej regulacji prawnej szlaków turystycznych należałoby też ustalić, jaki powinien być status – z punktu widzenia prawa autorskiego – szlaków już istniejących. Pojawia się pytanie, w jakim zakresie prawa autorskie przysługiwałyby podmiotom, które wytyczały szlaki i od wielu lat je eksploatowały (PTTK, parki narodowe). Zwłaszcza w odniesieniu do szlaków istniejących „od niepamiętnych czasów" ważne byłoby ustalenie, czy i w jakim zakresie operatorzy szlaków mogliby korzystać z praw autorskich. Odpowiedzi na te pytania nie znajdujemy, przyglądając się obecnie obowiązującym rozwiązaniom z zakresu prawa autorskiego.

5.2.6. Szlaki turystyczne a prawa do gruntów

Kwestia prawa do gruntu w kontekście szlaków turystycznych oraz terenów rekreacyjnych była w polskiej rzeczywistości przed 1989 r. całkowicie pomijana. Wynikało to nie tylko z występującego w warunkach ustroju socjalistycznego lekceważenia własności prywatnej, ale i braku odczuwania potrzeby – ze względu na omnipotencję państwa – porządkowania zagadnień prawa własności przysługującego Skarbowi Państwa. Tymczasem większość dziś eksploatowanych szlaków – zwłaszcza przebiegających na terenach górskich – powstało właśnie w tamtych czasach. Brak uwzględnienia zagadnień własnościowych powoduje aktualnie nie tylko wątpliwości co do statusu prawnego wielu szlaków, ale także liczne obawy ze strony prywatnych właścicieli, czy wykorzystywanie ich trenów nie doprowadzi do nadmiernego ograniczenia lub wręcz pozbawienia ich własności. Oczywiście, w warunkach państwa demokratycznego nie jest dopuszczalne dowolne ograniczanie czy pozbawianie osób fizycznych lub prawnych przysługującego im prawa własności, poza przypadkami ściśle określonymi w ustawie. Na straży własności stoją uregulowania konstytucyjne. Szczególnie istotne znaczenie ma tu art. 64 ust. 1 Konstytucji, zgodnie z którym każdy człowiek ma m.in. prawo do własności i innych praw majątkowych. Art. 64 ust. 2 Konstytucji stanowi natomiast: „Własność, inne prawa majątkowe oraz prawo dziedziczenia podlegają równej dla wszystkich ochronie praw-

nej", zaś art. 64 ust. 3: „Własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności.

Należy podkreślić, że prawo własności, będąc najważniejszym prawem majątkowym, jakie może przysługiwać na gruncie porządku prawnego, nie jest prawem absolutnym. W świetle art. 140 k.c., prawo własności może być wykonywane w pewnych granicach, wyznaczonych m.in. przez przepisy prawa[25]. W odniesieniu do nieruchomości przykładem mogą być przepisy prawa o zagospodarowaniu przestrzennym, prawa budowlanego czy też ustawy o gospodarce nieruchomościami, zwłaszcza w zakresie wywłaszczenia nieruchomości. Obawy środowisk popierających właścicieli nieruchomości dotyczą szczególnie tej ostatniej kwestii. Jak wiadomo, wywłaszczenie polegać może na ograniczeniu lub nawet pozbawieniu prawa własności. W wielu przypadkach działanie takie jest nieuniknione, gdy nieruchomość niezbędna jest do realizacji zadania o charakterze ogólnym, które nie może być zrealizowane w inny sposób (np. budowa drogi, linii kolejowej, założenie cmentarza). Stąd obawy, czy nowe rozwiązania prawne nie spowodują takich właśnie skutków. Biorąc pod uwagę dotychczas zgłaszane wstępne projekty rozwiązań legislacyjnych, takie niebezpieczeństwo jednak nie zachodzi. Przeciwnie, podkreślana jest konieczność poszanowania praw właścicieli. Jednocześnie wskazuje się, że w krajach alpejskich właściciele dobrowolnie udostępniają swoje grunty na cele związane z narciarstwem, czerpiąc z tego zyski. Zjawisko takie obserwujemy także w niektórych miejscach w Polsce. Przyznać jednak trzeba, że niektóre środowiska, a także niektórzy autorzy wypowiadający się na ten temat postulują wprowadzenie rozwiązania wzorowanego na francuskim tzw. prawie gór[26]. Chodzi o możliwość narzucenia właścicielom terenów ograniczonego prawa rzeczowego, którego treść sprowadzałyby się przede wszystkim do możliwości wykorzystywania gruntu w okresie zimowym, przy pozostawieniu właścicielowi możliwości rolniczego wykorzystania gruntu w pozostałych okresach roku. W systemie francuskim istnieje możliwość ustanowienia takiego prawa na gruntach prywatnych na rzecz gmin lub ich związków. Właściciel odnosi z tego korzyści ekonomiczne w postaci wynagrodzenia za utratę możliwości korzystania z własnego gruntu przez część roku. W okresie letnim może on swobodnie korzystać z gruntu. Zwolennicy takiego rozwiązania w Polsce podnoszą, że jest to racjonalna droga do pozyskiwania gruntów na cele związane z rozwojem turystyki i rekreacji, stanowiących dla niektórych gmin najważniejszy impuls do napływu kapitału, nowych inwestycji i ogólnego rozwoju.

[25] Art. 140 k.c. stanowi: „W granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego właściciel może, z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa, w szczególności może pobierać pożytki i inne dochody z rzeczy. W tych samych granicach może rozporządzać rzeczą."

[26] Loi nr 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, Journal Officiel z 10.01.1985 (ustawa zwana w skrócie „loi de montagne", czyli „prawo gór").

Mogłoby to także ograniczyć przypadki blokowania rozwoju terenów narciarskich przez pojedynczego właściciela, wbrew woli pozostałych (Kappes, Wosiński 2007)[27]. Przeciwnicy, poza wskazanymi już wcześniej wątpliwościami natury konstytucyjnej, podnoszą także, że o ile w Alpach chodzi o wykorzystanie przede wszystkim terenów położonych w wysokich górach, z dala od ludzkich siedzib, o tyle w polskich realiach chodzi często o tereny zlokalizowane blisko domów czy zagród właścicieli, dla których przymusowe wprowadzenie takiego sąsiedztwa byłoby uciążliwe. Wskazują oni także, że w innych niż Francja krajach alpejskich kwestie dostępu do gruntów są rozwiązywane na podstawie porozumień zawieranych przez właścicieli terenów z organizatorami terenów narciarskich. Należy też dodać, że także we Francji, gdy chodzi o inne szlaki niż trasy narciarskie, prawną podstawą do korzystania z terenu dla ich przeprowadzenia i utrzymania jest umowa zawarta z właścicielem (właścicielami) gruntu[28]. Umowa jest także regułą pozyskiwania terenów w Austrii i Niemczech. Warto przy tym zauważyć, że w krajach tych, mających charakter federalny, zagadnienia związane z lokalizacją terenów przeznaczonych na cele sportu, turystyki i rekreacji regulowane są na poziomie ustawodawstwa związkowego. Są to jednak regulacje odnoszące się w większym zakresie do problematyki planowania przestrzennego, niż do rozstrzygania problemów władztwa nad gruntem w sensie cywilistycznym. Ponadto, w krajach tych (a także w Szwajcarii) obowiązują szczególne rozwiązania prawne dotyczące funkcjonowania kolei linowych, co ma oczywiście bezpośredni związek z zagadnieniami tras turystycznych zlokalizowanych na obszarach górskich, przeznaczonych przede wszystkim do uprawiania narciarstwa alpejskiego jako formy aktywności sportowej i rekreacyjnej.

Powyższe uwagi miały na celu wyłącznie przedstawienie złożonego problemu. Obecnie obowiązujący stan prawny, nie przewidując w odniesieniu do terenów rekreacyjnych wyjątków od ogólnych zasad rządzących gospodarowaniem gruntami, nie daje podstaw do pozyskiwania gruntów na wspomniane cele wbrew woli właścicieli. Prowadzi to nieraz do trudnych do zrozumienia paradoksów – zwłaszcza w obliczu protestu ze strony tylko jednego właściciela, i to niewielkiej części gruntu – na danym terenie, ale pozostaje dziś potwierdzić, że pozyskanie gruntów w celu poprowadzenia szlaku turystycznego, czy zorganizowania terenu dla działalności sportowej lub rekreacyjnej, wymaga zgody właścicieli wszystkich działek, na których tereny te miałyby być zorganizowane. Na marginesie warto zauważyć, że budowy infrastruktury narciarskiej (lub innej sportowo-rekreacyjnej) nie można uznać za inwestycje celu publicznego w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami. Gdyby tak

[27] Autorzy uważają w tym kontekście, że proponowane rozwiązanie stanowiłoby swoisty „wentyl bezpieczeństwa".

[28] Więcej na temat charakteru takiej umowy i jej treści, w tym wzajemnych praw i obowiązków stron, zob. J. Zatorska (2012).

było, to możliwe byłoby zastosowanie instrumentów przymusowych, w szczególności wywłaszczenia. Działalność z zakresu turystyki i rekreacji jest jednak działalnością komercyjną, podlegającą regułom rynkowym.

Pozytywnym zjawiskiem ostatnich lat jest rozwój tych obszarów narciarskich (dumnie nazywanych niekiedy „stacjami narciarskimi"), na których udało się osiągnąć porozumienie między poszczególnymi właścicielami a przedsiębiorcami i władzami lokalnymi. Na terenach tych obserwujemy stały rozwój infrastruktury, sprzyjający wzrostowi ruchu turystycznego. Są to dobre przykłady wykorzystania potencjału turystycznego i rekreacyjnego terenów górskich.

Niezależnie od powyższych wątpliwości co do kierunku przyszłego rozwoju ustawodawstwa w interesującej nas dziedzinie, stwierdzić należy, że brak ustawowych rozwiązań dotyczących szlaków turystycznych powoduje istotne niejasności, utrudniając nie tylko rozwój szlaków turystycznych, ale także rodząc pytania o status szlaków już istniejących. Warto bowiem zdawać sobie sprawę także i z tego faktu, że poważna (choć trudna do precyzyjnego oszacowania) część szlaków turystycznych przebiega przez określone tereny na podstawie ustalonego zwyczaju, przy milczącej aprobacie (lub choćby tylko obojętności) właścicieli gruntów. Taki nieuregulowany stan prawny z pewnością nie służy dobrze rozwojowi infrastruktury szlaków. Pojawia się też inny problem (głównie na tzw. ziemiach zachodnich) – Agencja Nieruchomości Rolnych sprzedaje grunty, przez które przechodzą szlaki, nie wiedząc o tym nawet, więc i nowy właściciel nie jest o tym informowany.

Na zakończenie niniejszego rozdziału warto wskazać na jeszcze jedną możliwość prawno-organizacyjną i finansową realizacji zadań związanych z budową i eksploatacją infrastruktury szlaków turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju terenów i urządzeń przeznaczonych do uprawiania sportów zimowych. Taką możliwość stwarzają przepisy ustawy z 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym[29]. Ustawa ta określa zasady współpracy podmiotu publicznego i partnera prywatnego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Zgodnie z art. 1 ust. 2 ust. p.p.p., przedmiotem partnerstwa publiczno-prywatnego jest wspólna realizacja przedsięwzięcia oparta na podziale zadań i ryzyk pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym. Podmiotem publicznym są w szczególności jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów o finansach publicznych (art. 2 pkt 1 lit. a ust. p.p.p.), a zatem także jednostki samorządu terytorialnego lub ich związki, np. gmina lub związek gmin[30]. Partnerem prywatnym jest przedsiębiorca lub przedsiębiorca zagraniczny (art. 2 pkt 2 ust. p.p.p.).

[29] Dz.U. z 2009 r., nr 19, poz. 100 ze zm., zwana dalej „ust. p.p.p.".

[30] Por. art. 9 pkt 2 ustawy z 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.).

Zgodnie z art. 7 ust. 1 ust. p.p.p., przez umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny zobowiązuje się do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości albo w części wydatków na jego realizację lub poniesienia ich przez osobę trzecią, a podmiot publiczny zobowiązuje się do współdziałania w osiągnięciu celu przedsięwzięcia, w szczególności poprzez wniesienie wkładu własnego. Przedsięwzięciem w rozumieniu ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym może być: budowa lub remont obiektu budowlanego, świadczenie usług, wykonanie dzieła, w szczególności wyposażenie składnika majątkowego w urządzenia podwyższające jego wartość lub użyteczność lub także inne świadczenie – wszystkie połączone z utrzymaniem lub zarządzaniem składnikiem majątkowym, który jest wykorzystywany do realizacji przedsięwzięcia publiczno-prywatnego lub jest z nim związany (art. 2 pkt 4 ust. p.p.p.). Wspomnianym składnikiem majątkowym może być nieruchomość lub jej część składowa, przedsiębiorstwo, rzecz ruchoma oraz prawo majątkowe (art. 2 pkt 3 ust. p.p.p.).

W świetle art. 2 pkt 5 ust. p.p.p. wkładem własnym jest świadczenie podmiotu publicznego lub partnera prywatnego, polegające w szczególności na poniesieniu części wydatków na realizację przedsięwzięcia, w tym sfinansowaniu dopłat do usług świadczonych przez partnera prywatnego w ramach przedsięwzięcia lub wniesieniu składnika majątkowego. Wniesienie wkładu własnego w postaci składnika majątkowego może nastąpić w szczególności w drodze sprzedaży, użyczenia, użytkowania, najmu albo dzierżawy (art. 9 ust. 1 ust. p.p.p.).

Tryb wyboru partnera prywatnego określony jest w art. 4 ust. 1-3 p.p.p. w sposób następujący: co do zasady, jeżeli wynagrodzeniem partnera prywatnego jest prawo do pobierania pożytków z przedmiotu partnerstwa publiczno-prywatnego, albo przede wszystkim to prawo wraz z zapłatą sumy pieniężnej, do wyboru partnera prywatnego i umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym stosuje się przepisy ustawy z 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi[31]. W innych niż wyżej określone przypadkach do wyboru partnera prywatnego i umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym stosuje się przepisy ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych[32]. Natomiast w przypadkach, w których nie mają zastosowania ani ustawa o koncesji na roboty budowlane lub usługi, ani ustawa – Prawo zamówień publicznych, wyboru partnera prywatnego dokonuje się w sposób gwarantujący zachowanie uczciwej i wolnej konkurencji oraz przestrzeganie zasad równego traktowania, przejrzystości i proporcjonalności, przy odpowiednim uwzględnieniu przepisów niniejszej ustawy, a w przypadku wniesienia przez partnera publiczne-

[31] Dz. U. nr 19, poz. 101 ze zm.

[32] Jednolity tekst Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.

go wkładu własnego będącego nieruchomością, także przepisów ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami[33].

Zgodnie z art. 8 ust. p.p.p., podmiot publiczny ma prawo do bieżącej kontroli realizacji przedsięwzięcia przez partnera prywatnego. Zasady i szczegółowy tryb przeprowadzania kontroli określa umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym. W toku kontroli mogą być stwierdzone różnego rodzaju nieprawidłowości, skutkujące różnorodnymi konsekwencjami. W szczególności, gdy okaże się, że składnik majątkowy wniesiony przez podmiot publiczny jest wykorzystywany przez partnera prywatnego w sposób oczywiście sprzeczny z jego przeznaczeniem określonym w umowie o partnerstwie publiczno-prywatnym, to partner prywatny jest zobowiązany przekazać ten składnik podmiotowi publicznemu na zasadach określonych w umowie o partnerstwie publiczno-prywatnym (art. 9 ust. 2 ust. p.p.p.).

Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym określa skutki nienależytego wykonania i niewykonania zobowiązania, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia partnera prywatnego (art. 7 ust. 3 ust. p.p.p.).

Partnerstwo publiczno-prywatne może być realizowane także w formie spółki, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale czwartym ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym może bowiem przewidywać, że w celu jej wykonania podmiot publiczny i partner prywatny zawiążą spółkę kapitałową, spółkę komandytową lub komandytowo-akcyjną (art. 14 ust. 1 ust. p.p.p.). Cel i przedmiot działalności spółki nie może wykraczać poza zakres określony umową o partnerstwie publiczno-prywatnym (art. 14 ust. 2 ust. p.p.p.).

Jak z powyższego wynika, istnieje pole dla realizacji określonych inwestycji z zakresu turystyki i rekreacji w ramach formuły organizacyjnej, jaką wyznacza partnerstwo publiczno-prywatne. Można założyć, że w ramach tego partnerstwa mieścić się może współpraca w sferze organizacji terenów narciarskich i narciarskiej infrastruktury, ale także w zakresie bardziej „kapitałochłonnych" rodzajów szlaków turystycznych (np. wodne, konne). Zauważmy przy tym, że ta forma współpracy między sektorem publicznym a prywatnym jest jednak z pewnością jeszcze niedoceniana, nie tylko zresztą w branży turystycznej.

5.3. Odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z eksploatacją szlaku turystycznego

Istotną kwestią wymagającą omówienia jest sprawa odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z eksploatacją szlaku turystycznego. Zaznaczmy, że zagadnienie to jest bardzo szerokie, a jego wszechstronne rozważe-

[33] Jednolity tekst Dz.U. z 2014 r., poz. 518 ze zm.

nie wymagałoby poświęcenia mu całkowicie odrębnego opracowania. W tym miejscu wskazane zostaną zatem tylko najważniejsze kwestie dotyczące tej problematyki, pozwalające na wyprowadzenie istotnych praktycznych wniosków zarówno pod adresem osób korzystających ze szlaków, jak i podmiotów organizujących ten rodzaj aktywności turystycznej[34].

Przedmiotem dalszych rozważań będą przede wszystkim zagadnienia dotyczące odpowiedzialności cywilnej. W pewnym zakresie zainteresujemy się także kwestiami dotyczącymi odpowiedzialności karnej.

5.3.1. Odpowiedzialność cywilna

Odpowiedzialność cywilna jest odpowiedzialnością za szkody. Jest to zatem odpowiedzialność odszkodowawcza. Podstawowe znaczenie ma wskazanie przesłanek tej odpowiedzialności, które muszą łącznie wystąpić, aby można było skutecznie dochodzić naprawienia szkody. Przesłanki te przedstawiają się następująco: wystąpienie szkody, zaistnienie zdarzenia, z którym ustawa łączy odpowiedzialność oraz związek przyczynowy między tym zdarzeniem a powstałą szkodą. Jest sprawą oczywistą, że wyczerpujące omówienie tych przesłanek nie jest w tym miejscu możliwe. Wymagałoby to wykładu z całego niemal prawa odszkodowawczego. Literatura z tego zakresu jest niezmiernie bogata. My skoncentrujemy się wyłącznie na tych kwestiach, które są charakterystyczne z punktu widzenia funkcjonowania szlaków turystycznych[35].

Oczywiste jest to, że eksploatacja szlaków turystycznych może być, jak każda ludzka aktywność, związana ze zdarzeniami rodzącymi szkody zarówno w mieniu, jak i na osobie. W grę wchodzić mogą szkody różnego rodzaju. Szkody mogą przede wszystkim dotyczyć osób, które ze szlaków korzystają. Nie ulega wątpliwości, że w praktyce najczęściej o takich szkodach myślimy w kontekście eksploatacji szlaków turystycznych. Znaczenie mają tu przede wszystkim szkody na osobie, o których mowa w art. 444 k.c., wyrażające się w uszkodzeniu ciała lub wywołaniu rozstroju zdrowia. Szkody takie mają wymiar majątkowy, wyrażający się w konieczności pokrycia kosztów leczenia, rehabilitacji, dojazdów, specjalnej diety, pomocy innych osób, ale także w postaci utraty zarobków lub innych dochodów w związku z czasowym lub trwałym ograniczeniem bądź pozbawieniem poszkodowanego zdolności do pracy zarobkowej[36]. Na niemajątkowy wymiar szkody na osobie składają się negatywne

[34] Obszerniej na temat odpowiedzialności cywilnej zob. m.in. W. Robaczyński (2012).

[35] Krótkie omówienie podstawowych kwestii prawa odszkodowawczego na potrzeby wyjaśnienia odpowiedzialności za szkody na szlakach turystycznych jest zawarte m.in. w opracowaniu wskazanym w przypisie poprzedzającym.

[36] Art. 444 k.c. stanowi: „§ 1. W razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia naprawienie szkody obejmuje wszelkie wynikłe z tego powodu koszty. Na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien wyłożyć z góry sumę potrzebną na

przeżycia psychiczne poszkodowanego, wyrażające się w bólu, niepewności co do własnego losu, poczucia poniżenia itp. Współcześnie przywiązuje się coraz większą wagę do rekompensowania tego rodzaju szkód[37].

Jak już wyżej wspomniano, dla zaistnienia odpowiedzialności nie wystarczy, aby wystąpiła szkoda. Musi ona wynikać ze zdarzenia, z którym ustawa łączy odpowiedzialność. W interesujących nas przypadkach zdarzeniem takim jest zawinione zachowanie osoby (podmiotu), który tę szkodę wyrządza. To zawinienie przejawi się najczęściej w niezachowaniu należytej staranności. Oczywiście, przypadki umyślnego wyrządzenia szkody także mogą się zdarzyć, jednak w praktyce funkcjonowania szlaków turystycznych mają na pewno znaczenie marginalne. Przygniatająca większość nieszczęśliwych wypadków wynika z nieostrożnego postępowania określonych osób.

Szkody doznane przez turystów mogą być skutkiem działań i zaniechań organizatora szlaku, osób trzecich, w tym innych użytkowników szlaków, mogą jednak też wynikać z niezachowania zasad bezpieczeństwa przez samego turystę. Szkody mogą też być wynikiem działania sił przyrody. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że nie każda szkoda, której doznaje turysta, rodzi obowiązek odszkodowawczy. Po pierwsze, występują zdarzenia losowe, niezależne od nikogo, których skutki mogą być bardzo poważne, ale które nie pozostają w związku przyczynowym z niczyim zaniedbaniem, w tym w szczególności organizatora szlaku, czy też właściciela terenu, przez który szlak przebiega. Jako przykład wskazać można uderzenie pioruna, silny podmuch wiatru, ugryzienie lub potrącenie przez wolno żyjące zwierzę. W każdym z tych przypadków zdarzenie może mieć fatalne dla turysty skutki. Jeżeli jednak okaże się, że nie można nikomu przypisać winy, np. za złamanie się drzewa (oczywiście pod warunkiem, że nie chodzi np. o drzewo spróchniałe, które już wcześniej groziło zawaleniem, a podmiot odpowiedzialny za stan szlaku nie zadbał o jego usunięcie lub zabezpieczenie), to turysta nie może wystąpić z roszczeniem przeciwko komukolwiek. Oparcie odpowiedzialności na zasadzie winy oznacza, że nie ma w tym przypadku odpowiedzialności obiektywnej, oderwanej od winy, o której mówi się także „odpowiedzialność na zasadzie ryzyka". Odpowiedzialność taka musiałaby wynikać z konkretnego przepisu prawa, jak to jest np. w przypadku odpowiedzialności podmiotów prowadzących przed-

koszty leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą, także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu.

§ 2. Jeżeli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej albo jeżeli zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły widoki powodzenia na przyszłość, może on żądać od zobowiązanego do naprawienia szkody odpowiedniej renty.

§ 3. Jeżeli w chwili wydania wyroku szkody nie da się dokładnie ustalić, poszkodowanemu może być przyznana renta tymczasowa."

[37] Na tle innych porządków prawnych mówi się nieraz o tzw. szkodach moralnych. W polskiej terminologii prawniczej używa się określenia „krzywda".

siębiorstwa przemysłowe (art. 435 k.c.). W takich sytuacjach wystarczy wykazanie związku przyczynowego między określoną aktywnością a powstałą szkodą. Z braku takiego uregulowania w odniesieniu do szlaków turystycznych (a wiadomo, że regulacji dotyczącej szlaków turystycznych nie ma) aktualna pozostaje reguła odpowiedzialności na zasadzie winy, wynikająca z art. 415 k.c. Samo zatem stwierdzenie, że określone zdarzenie wydarzyło się na szlaku, czy choćby w związku z korzystaniem ze szlaku, nie wystarcza, aby „automatycznie" przypisać odpowiedzialność operatorowi szlaku, gminie lub jakiemukolwiek innemu podmiotowi. Są przecież także i takie zdarzenia, które mogą mieć miejsce wszędzie, np. potknięcie się turysty i związana z tym kontuzja nogi. Nawet jeśli turysta potknął się o wystający kamień, to absurdem byłoby wymaganie, aby ścieżka turystyczna, zwłaszcza w górach, miała nawierzchnię taką, jakiej oczekujemy od miejskiego trotuaru.

Podobnie w wielu przypadkach nie będzie można mówić o odpowiedzialności innych podmiotów, gdy szkoda jest wyrządzona na skutek nieostrożności turysty, który np. zboczył z oznakowanego szlaku i zapuścił się w niebezpieczny teren. Mówimy wówczas o działaniu poszkodowanego na własne ryzyko. Oczywiście, gdy chodzi o osoby wymagające szczególnej opieki (np. dzieci), to odpowiedzialność mogą w takich przypadkach ponieść osoby zobowiązane do sprawowania tej opieki, jednak nie operator szlaku turystycznego czy gmina.

Uświadomienie tych okoliczności jest potrzebne do wyjaśnienia tezy, że nie we wszystkich przypadkach szkód doznanych na szlakach turyście będzie przysługiwało roszczenie o odszkodowanie. Z tego też względu istotne znaczenie mają ubezpieczenia turystyczne, coraz szerzej, choć jednak nadal niedostatecznie, rozpowszechnione w naszym kraju. Z drugiej strony, coraz częściej mamy do czynienia z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. Należy jednak podkreślić, że ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ma znaczenie wtedy, kiedy osoba ubezpieczona ponosi odpowiedzialność cywilną względem innego podmiotu. Jeżeli w konkretnym przypadku odpowiedzialności takiej nie można przypisać (np. z wyżej podanych przyczyn), to osoba poszkodowana nie może żądać odszkodowania od zakładu ubezpieczeń, z którym ubezpieczony zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Stwierdzenie tego faktu oznacza, że świadczenia odszkodowawcze z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nie będą wypłacone turyście, który doznał szkody za którą nikt nie ponosi odpowiedzialności, albo ponosi podmiot inny niż ten, który miał ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Płynie stąd wniosek, że szczególnie istotne jest dążenie do tego, aby turyści mieli własne ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków.

Aby można było mówić o odpowiedzialności konkretnego podmiotu, trzeba najpierw rozstrzygnąć zagadnienie, na kim spoczywają obowiązki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na szlakach turystycznych, bo od tego zale-

ży kwestia zarzucenia konkretnemu podmiotowi niewłaściwego postępowania. Odpowiedź na tak postawione pytanie utrudnia brak jednolitej regulacji prawnej, w szczególności zaś ustawy o szlakach turystycznych. Należy zatem wesprzeć się wnioskami płynącymi z analizy różnych aktów prawnych. Zagadnienia bezpieczeństwa na szlakach ustawowo uregulowane są obecnie jedynie w odniesieniu do terenów górskich i obszarów wodnych. Stosowne regulacje zawierają: ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach[38] oraz ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych[39]. Oprócz tych ustaw należy wskazać także ogólne przepisy kodeksu cywilnego o odpowiedzialności odszkodowawczej oraz przepisy regulujące obowiązki w zakresie utrzymania czystości i porządku na określonych terenach.

Należy wyjść od tego, że ogólny obowiązek zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na danym terenie spoczywa na gminie, zgodnie z przepisami ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym[40]. Do gminy należą – jako jej zadania własne – sprawy kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów sportowych i rekreacyjnych oraz urządzeń sportowych, a także zagadnienia związane z bezpieczeństwem obywateli (art. 7 ust. 1 pkt 10 i pkt 14 ust. sam. gm.). Ponadto, z art. 3 ust. 1 ustawy z 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach[41] także wynika, że utrzymanie czystości i porządku należy do zadań własnych gminy, zaś z art. 3 ust. 2 pkt 3, pkt 5 i pkt 9 tej ustawy, że utrzymanie czystości i porządku polega m.in. na zabieraniu i pozbywaniu się śniegu i lodu oraz na ochronie przed bezdomnymi i chorymi zwierzętami.

Wyżej określone zadania gmin rzutują na jej potencjalną odpowiedzialność, także w sferze eksploatowania szlaków turystycznych. Odpowiedzialność ta była już wiele lat temu potwierdzona orzecznictwem sądowym, w tym także Sądu Najwyższego. Należy dodać, że obok odpowiedzialności wynikającej z przytoczonych zasad ogólnych, gmina odpowiadać może także jako organizator (operator) szlaku. Dotyczy to tych szlaków, które zostały wytyczone przez gminę (jej jednostki organizacyjne) lub których wytyczenie zostało zlecone przez gminę innym podmiotom.

Obok gminy podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo turystów na szlakach jest operator szlaku. W roli tej może wystąpić także gmina – z taką sytuacją możemy mieć coraz częściej do czynienia. Najczęściej jednak operatorem szlaku jest park narodowy oraz organizacja turystyczna, z reguły Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Może to też być inna osoba fizycz-

[38] Dz.U. Nr 208, poz. 1241.

[39] Dz.U. Nr 208, poz. 1240.

[40] Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 594 ze zm. Ustawa oznaczana dalej jako „ust. sam. gm.".

[41] Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 1399 ze zm.

na lub prawna, będąca właścicielem terenu i wytyczająca tam określony szlak.

Wobec braku ustawy o szlakach turystycznych trudno precyzyjnie rozdzielić obowiązki poszczególnych podmiotów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa między podmiot eksploatujący szlak (np. PTTK), gminę (gminy), na terenie której szlak jest zlokalizowany, oraz właściciela (właścicieli) terenów, przez które szlak przebiega. Na skutek braku wyczerpującej regulacji ustawowej należy przyjąć, że najbardziej prawidłowy jest pogląd, iż w odniesieniu do ogółu terenów odpowiedzialność w tym zakresie ciąży jednocześnie na gminie oraz na podmiocie eksploatującym dany szlak.

Z kolei biorąc pod uwagę całokształt przepisów, w tym także wspomniane wyżej ustawy o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach oraz o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych, należy przyjąć, że gdy chodzi o szlaki poprowadzone na terenie parku narodowego, odpowiedzialność ciąży na tym właśnie parku[42]. Dodać trzeba, że z mocy ustawy o samorządzie gminnym i ust. ochr. przyr. zarówno gmina, jak i park narodowy są osobami prawnymi, to znaczy przysługuje im osobowość prawna – są podmiotami prawa samodzielnie odpowiadającymi za swoje zobowiązania.

Obok wymienionych wyżej podmiotów, odpowiedzialność za bezpieczeństwo na szlaku wytyczonym wzdłuż ciągu komunikacyjnego może ponosić także podmiot odpowiedzialny za stan drogi, czyli jej zarządca (zgodnie z przepisami ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[43]) lub podmiot odpowiedzialny za stan danej trasy wodnej (zgodnie z przepisami powoływanej już wcześniej ustawy z 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne).

5.3.2. Odpowiedzialność karna

Obok odpowiedzialności cywilnej, w pewnych przypadkach w związku z różnymi zdarzeniami na szlaku turystycznym może wystąpić także odpowiedzialność karna. Polskie ustawodawstwo nie zna jednak przypadków odpowiedzialności karnej, która byłaby charakterystyczna wyłącznie dla przypadków turystycznej eksploracji terenu. Ustawa z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny[44] przewiduje natomiast pewne typy czynów zabronionych, które mają ogólne znaczenie w tym sensie, że mogą wystąpić na tle różnych sfer ludzkiej aktywności, w tym oczywiście także w związku z ruchem turystycznym na szlakach. Podstawowe znaczenie mają w tym zakresie art. 163 k.k. (regulujący odpowiedzialność za sprowadzenie zdarzenia zagrażającego życiu lub zdrowiu

[42] Obszerniej na ten temat zob. W. Robaczyński (2012).

[43] Jednolity tekst Dz.U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.

[44] Dz.U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm. Ustawa oznaczana dalej jako „k.k."

ludzi albo mieniu w wielkich rozmiarach)[45] i 164 k.k. (statuujący przestępstwo narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo takiego zdarzenia)[46].

W praktyce eksploatacji szlaków turystycznych ewentualne znaczenie mogą mieć przede wszystkim błędy konstrukcyjne w urządzeniach infrastruktury szlaku, zwłaszcza mających na celu zapewnienie przepustowości szlaku i bezpieczeństwa (platformy, tunele, poręcze, klamry itp.). W grę wejść może także spowodowanie lawiny kamiennej lub śnieżnej, strącenie nawisu, który następnie spada na innych turystów. Nie można także wyłączyć przypadków brawurowej jazdy na nartach lub snowboardzie, narażającej na niebezpieczeństwo pewną grupę osób. Podobnie ocenić można także zachowanie przewodnika, który wprowadza wycieczkę na teren nadmiernie niebezpieczny. Należy zaznaczyć, że o przestępstwach z art. 163 i 164 k.k. można mówić wtedy, gdy niebezpieczeństwo dotyka „wielu osób". Pojęcie to nie jest zdefiniowane w ustawie, w praktyce przyjmuje się jednak, że o „wielu" osobach można mówić, gdy ich liczba wynosi co najmniej sześć.

Warto też zauważyć, że przestępstwa, o których mowa mogą być popełnione zarówno umyślnie (co w praktyce ruchu turystycznego raczej zdarzyć się może tylko wyjątkowo), jak i nieumyślnie. W praktyce możemy mieć do czynienia najczęściej z nieumyślnością. Bez ryzyka popełnienia błędu można bowiem powiedzieć, że znacznie częściej sprowadzenie zdarzenia, o którym mowa w art. 163 § 1 k.k., jest rezultatem niezachowania należytej staranności, a nie złego zamiaru. Zgodnie z art. 9 § 2 k.k., czyn zabroniony popełniony jest nieumyślnie, jeżeli sprawca nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia go jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał albo mógł przewidzieć.

Przypisanie sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego wymaga zatem ustalenia, że zachowanie sprawcy było sprzeczne z przyjętymi regułami postępowania oraz, że skutek w postaci powstania zdarzenia zagrażającego ludziom

[45] Art. 163 k.k. stanowi: „§ 1. Kto sprowadza zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, mające postać: […] 2) zawalenia się budowli, zalewu albo obsunięcia się ziemi, skał lub śniegu, […] podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu opisanego w § 1 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat."

[46] Art. 164 k.k. stanowi: „§ 1. Kto sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo zdarzenia określonego w art. 163 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3."

lub mieniu w wielkich rozmiarach był co najmniej obiektywnie możliwy do przewidzenia (Robaczyński 2006).

Dodać należy, że w świetle art. 9 § 3 k.k. sprawca ponosi surowszą odpowiedzialność, którą ustawa uzależnia od określonego następstwa czynu zabronionego, jeżeli następstwo to przewidywał albo mógł przewidzieć. Jeżeli zatem nieumyślnym następstwem sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, sprawca podlega surowszej karze. W interesujących nas przypadkach podstawą odpowiedzialności będzie art. 163 § 3 (jeżeli samo zdarzenie sprowadzono umyślnie) lub art. 163 § 4 (jeżeli zdarzenie sprowadzone zostało nieumyślnie) (Robaczyński 2006, s. 39).

Odpowiedzialność karna jest zawsze odpowiedzialnością konkretnej osoby fizycznej. O ile zatem cywilną odpowiedzialność odszkodowawczą może ponieść jednostka organizacyjna (podmiot eksploatujący szlak), o tyle odpowiedzialność karna może być przypisana tylko określonej osobie (osobom), które swoim zachowaniem wyczerpały znamiona konkretnego typu przestępstwa. W grę wejść może zatem odpowiedzialność poszczególnych osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo turystów na szlaku, ale również odpowiedzialność turysty za spowodowanie określonego zdarzenia lub sprowadzenie jego niebezpieczeństwa[47].

5.4. Perspektywy nowych regulacji prawnych w zakresie tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce

Jak wynika z powyższych rozważań, nie wszystkie kwestie związane z funkcjonowaniem szlaków turystycznych jako systemu mogą być prawidłowo rozwiązane na gruncie dotychczas obowiązującego ustawodawstwa. Zagadnienia dotyczące prawnej regulacji szlaków turystycznych są przedmiotem wstępnych prac legislacyjnych, podejmowanych pierwotnie w ramach Ministerstwa Gospodarki, a w ostatnich latach – Ministerstwa Sportu i Turystyki. W toku tych prac opracowano założenia do projektu nowej regulacji. Odbyły się w tym zakresie liczne dyskusje z udziałem zarówno specjalistów reprezentujących stronę rządową, jak i naukowców, samorządowców, organizacje turystyczne, organizacje zrzeszające właścicieli terenów itd. W toku dyskusji ujawniły się pewne sprzeczności poglądów na temat niektórych rozwiązań, które powinny być w nowej ustawie przewidziane. Dotyczyło to zwłaszcza zagadnienia pozyskiwania gruntów na cele związane z wytyczaniem i eksploatacją szlaków turystycznych. Pojawia się bowiem obawa ze strony właścicieli gruntów o po-

[47] Więcej na temat zagadnień odpowiedzialności karnej za szkody na szlakach turystycznych zob. W. Górowski (2012) oraz W. Robaczyński (2006, s. 37–39).

szanowanie przysługującego im prawa własności. Kwestie te dotyczą przede wszystkim terenów, które mogą być przeznaczone na uprawianie narciarstwa. Być może, sprawa nowej ustawy nie budziłaby tak wielu kontrowersji, gdyby zdecydowano o wydzieleniu z zakresu ustawowej regulacji problemów dotyczących terenów narciarskich, poświęcając ją wyłącznie szlakom „czysto turystycznym'. Jest to już jednak kwestia decyzji projektodawcy. Decyzja w tym przedmiocie zapaść musi – co do projektu ustawy – na szczeblu ministerialnym, a następnie rządowym. Dopiero później interesujące nas zagadnienia będą mogły stać się przedmiotem prac parlamentarnych. Należy przy tym przypomnieć, że rozwiązania ustawowe nie stanowią przedmiotu regulacji unijnej. Ustawodawca wspólnotowy pozostawił bowiem te kwestie do decyzji ustawodawców krajowych poszczególnych państw członkowskich. Jak już wcześniej wspomniano, także w innych krajach Unii Europejskiej problematyka szlaków turystycznych nie została uregulowana w sposób kompleksowy. Stanowić to może dodatkowe wyzwanie dla polskiego ustawodawcy, gdyż opracowywane rozwiązania mogą być – jeśli sprawdzą się w praktyce ich stosowania – wzorem dla prawodawców w innych krajach.

Niezależnie od powyższych wątpliwości związanych z ustaleniem zakresu obowiązywania ustawy o szlakach turystycznych (w proponowanym do tej pory kształcie wskazane byłoby rozszerzenie tytułu na „ustawa o szlakach turystycznych i terenach rekreacyjnych") konieczne jest określenie celów, jakie nowa regulacja powinna realizować. J. Gospodarek wskazuje trzy zasadnicze cele, które powinny przyświecać ustawodawcy: podniesienie poziomu bezpieczeństwa turystów korzystających ze szlaków, promocja aktywności fizycznej oraz ochrona środowiska naturalnego, w tym zwłaszcza ochrona przyrody (Gospodarek 2012). Obok celów zasadniczych, autor wskazuje także cele, które nazywa dopełniającymi. Są to: zachowanie powszechnego, a przy tym co do zasady nieodpłatnego dostępu do szlaków, przy jednoczesnym respektowaniu praw właścicieli gruntów, zapewnienie niekomercyjnego charakteru systemu szlaków turystycznych, stworzenie ogólnopolskiego, powszechnie dostępnego systemu rejestracji szlaków (Gospodarek 2012). Jako cel dopełniający J. Gospodarek podaje również promocję dziedzictwa przyrody i kultury, w powiązaniu „z realizacją przez szlaki turystyczne niezmiernie istotnej funkcji ochronnej w stosunku do walorów przyrodniczych i kulturowych" (Gospodarek 2012, s. 16). Wskazanie na ten aspekt jest z pewnością zasadne. Jak się nawet wydaje, tak rozumiany cel prawnej regulacji szlaków turystycznych może być z powodzeniem uznany za jeden z celów głównych, a nie tylko dopełniających.

Już na początku niniejszego rozdziału wspomniano, że wielu autorów (wśród nich zwłaszcza cytowany wyżej J. Gospodarek) zajmujących się prawnymi aspektami szlaków turystycznych wskazuje od dawna na potrzebę kompleksowego, ustawowego uregulowania tej problematyki. To ich postulaty, wzmoc-

nione głosami praktyków, w tym samorządowców, skłaniają do prowadzenia stosownych prac ministerialnych. Należy w tym miejscu odnotować fakt, że zwolennicy stworzenia ustawowej regulacji szlaków turystycznych znaleźli w ostatnim czasie sojusznika w postaci Najwyższej Izby Kontroli. Istotne są tu stwierdzenia, które znalazły się w informacji najwyższego organu kontroli państwowej o wynikach kontroli P/13/152 „Zapewnienie bezpieczeństwa turystyki i rekreacji w górach", przeprowadzonej przez NIK w 2013 r.[48] We wspomnianym dokumencie stwierdzono m.in., że „zasady wyznaczania i utrzymania szlaków turystycznych nie są w Polsce jednolicie uregulowane, co może negatywnie wpływać na poziom bezpieczeństwa osób z nich korzystających"[49]. W dalszej części stwierdzono m.in.: „Utrzymanie szlaku turystycznego w należytym stanie jest ważnym elementem bezpieczeństwa w górach. Dotychczas pojęcie szlaku turystycznego nie zostało ustawowo zdefiniowane. Nieuregulowanie problematyki szlaków górskich, w szczególności stanu prawnego, finansowania, zasad ich wyznaczania oraz obowiązku utrzymania i konserwacji negatywnie wpływa na stan szlaków w Polsce, a tym samym na bezpieczeństwo turystów z nich korzystających. Przemawia to za koniecznością wprowadzenia regulacji prawnych odnoszących się do szlaków turystycznych, w tym szlaków górskich, w celu zapewnienia bezpieczeństwa turystom z nich korzystającym."[50]

Ze wspomnianej kontroli NIK wynika wniosek, że prawidłowy jest stan górskich szlaków turystycznych położonych na obszarach parków narodowych, co zostało potwierdzone pozytywnymi wynikami przeprowadzonej ankiety internetowej (ponad 94% pozytywnych ocen stanu szlaków górskich). Jednak stan szlaków poza obszarami parków narodowych pozostawia niejednokrotnie wiele do życzenia, w szczególności gdy chodzi o ich oznakowanie. Zdaniem NIK, „[...] szlaki górskie, znajdujące się poza obszarem parków, często są w stanie mogącym utrudniać turystom korzystanie z nich, jak również zagrażać ich bezpieczeństwu. Wynika to m.in. z braku instytucji odpowiedzialnej za utrzymanie sieci szlaków, którym zajmuje się przede wszystkim PTTK, przy czym stowarzyszenie to nie jest podmiotem zobowiązanym do koordynacji tych prac"[51].

Na zakończenie warto przytoczyć jeszcze jeden fragment z informacji o wynikach kontroli NIK, dotyczący negatywnych skutków nieuregulowanych spraw własnościowych, o czym była już mowa w niniejszym rozdziale. Według Naj-

[48] Informacja o wynikach kontroli 48/2014/P13152/LKR „Zapewnienie bezpieczeństwa turystyki i rekreacji w górach". Informacja ta jest powszechnie dostępna – opublikowana na stronie www.nik.gov.pl.

[49] Informacja o wynikach kontroli..., s. 7.

[50] Informacja o wynikach kontroli…, s. 26.

[51] Informacja o wynikach kontroli…, s. 27.

wyższej Izby Kontroli: „Utrzymanie szlaków górskich utrudnia również ich nieuregulowany stan prawny i wynikające z tego roszczenia właścicieli terenów, przez które szlaki te przebiegają. Właściciel terenu nie zawsze jest zainteresowany utrzymywaniem tych szlaków, a często podejmuje kroki zmierzające do ich usunięcia". Jako przykład podano przypadek z Beskidu Śląskiego, gdzie z powodu roszczeń prywatnych właścicieli zlikwidowano fragment jednego ze szlaków, natomiast inny szlak został przełożony na mniej atrakcyjną krajobrazowo trasę asfaltową[52].

Paradoksalnie, może się jednak zdarzyć, że wprowadzenie ustawy może pewne niekorzystne tendencje spotęgować. Jeżeli wprowadzona zostanie zasada, że właściciel drogi czy terenu będzie ponosił odpowiedzialność za ewentualne zdarzenia, uniknie „problemu", pozbywając się szlaku z terenu, którym administruje. Może dotyczyć to np. lasów, które nie będą zainteresowane utrzymywaniem ścieżek nie mających dla nich gospodarczego znaczenia (a bardzo często właśnie takimi ścieżkami prowadzą szlaki).

Powyższe uwagi i argumenty, zgłaszane w celu uzasadnienia stworzenia regulacji prawnej szlaków turystycznych, zapewne przesądzą o kontynuowaniu prac legislacyjnych w tym zakresie. Jest to już jednak kwestia przyszłych decyzji, których dokładnego kształtu nie można jeszcze dzisiaj przewidzieć. Podejmując to zagadnienie w tej chwili, trzeba było spróbować odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób problemy pojawiające się aktualnie w związku z tworzeniem i eksploatacją szlaków turystycznych mogą być rozwiązane na tle aktualnie obowiązującego ustawodawstwa, a w jakim stopniu konieczne jest stworzenie nowych regulacji. Tym właśnie kwestiom poświęcone były rozważania zawarte w niniejszym rozdziale. Oczywiście, życie przynosi stale nowe problemy wymagające rozwiązania, stąd należy oczekiwać, że dyskusja na temat prawnych aspektów planowania, wytyczania i eksploatowania szlaków turystycznych będzie nadal kontynuowana. Niezależnie jednak od wskazanych wcześniej oczekiwań co do przyszłego kompleksowego uregulowania zagadnień szlaków turystycznych, odnotować należy – jako przysłowiową „pierwszą jaskółkę" – opisane w niniejszym rozdziale nowe rozwiązania przyjęte w 2014 r. przez ustawodawcę w odniesieniu do szlaków turystycznych pieszych i rowerowych na obszarach zagrożenia powodzią oraz na wałach przeciwpowodziowych. Przepisy te, choć odnoszące się jedynie do pewnego wycinka problematyki szlaków turystycznych pieszych i rowerowych, stanowią przykład pożądanego kierunku rozwoju naszego ustawodawstwa, który może w przyszłości doprowadzić do stworzenia pełniejszej regulacji, zawierającej kompleksowe rozwiązania dotyczące wszystkich szlaków turystycznych, niezależnie od ich rodzaju i lokalizacji.

[52] Informacja o wynikach kontroli…, s. 28.

6. Funkcje szlaków turystycznych

Wydaje się, że szlaki turystyczne pełnią jedną podstawową funkcję, jaką jest udostępnianie turystom walorów i atrakcji turystycznych. Jednak analizując szczegółowo zagadnienie, założenie takie jest ze wszech miar niewystarczające, bowiem poza wymienioną, szlaki turystyczne pełnią jeszcze kilka równie ważnych funkcji, które są przedmiotem bardziej wnikliwych analiz zaprezentowanych w niniejszym rozdziale.

6.1. Rola i znaczenie szlaków turystycznych

Szlaki turystyczne, jak wspomniano wcześniej, należy rozpatrywać na kilku płaszczyznach. Można je traktować jako element dostępności komunikacyjnej, ważną składową infrastruktury turystycznej, atrakcję turystyczną oraz samodzielny produkt turystyczny. Niezależnie jednak od tego, którą z płaszczyzn wybierzemy do dalszych analiz (tab. 1), zawsze będziemy mieli do czynienia z dwoma podstawowymi kontekstami rozważań.

Pierwszy, bardziej szczegółowy kontekst, to **szlak w wąskim znaczeniu** (*sensu stricto*), w którym dokładnym analizom podlegają wszystkie elementy tworzące go (przebieg, charakter drogi, ścieżki, zlokalizowane na nim atrakcje, elementy zagospodarowania, dostępność dla różnych grup turystów itp.). Rozpatrywany jako pewna złożona struktura (czasem system) ze względu na pełnione funkcje (opisane w kolejnym podrozdziale) może stanowić wartość samą w sobie (autoteliczny charakter szlaku).

Warto też podkreślić, że szlak turystyczny nie ogranicza się jedynie do drogi (ścieżki), po której przemieszcza się turysta, ale obejmuje pewną strefę wzdłuż trasy wędrówki. Jej szerokość uzależniona jest od możliwości penetracji wzrokowej turysty – może więc sięgać aż po horyzont lub kończyć się tuż przy szlaku (np. jeśli biegnie on wzdłuż muru, stromego zbocza lub zwartej ściany drzew i krzewów). Od charakteru i estetyki tej dostępnej do percepcji przestrzeni w dużej mierze zależy subiektywna ocena atrakcyjności całego szlaku.

Drugi kontekst to **szlak w ujęciu szerokim** (*sensu largo*), zgodnie z którym szlak uznaje się za składnik większej całości jaką jest przestrzeń turystyczna. W takim rozumieniu szlaki turystyczne mogą być zarówno jedną z głównych składowych tej przestrzeni (np. Szlak Piastowski), pretendującą do roli najważniejszego jej określnika (główna atrakcja, markowy regionalny produkt turystyczny), jak i elementem uzupełniającym, który ma niewielki wpływ na jej charakter. Służebna rola szlaku może się sprowadzać w skrajnych przypadkach np. jedynie do drogi doprowadzającej do samodzielnej atrakcji turystycznej. W omawianym kontekście szlak rozpatrywany jest jako całość, bez szczegółowych analiz jego przebiegu, zainwestowania itd., natomiast bardzo istotne są relacje z innymi elementami przestrzeni turystycznej niewchodzącymi w jego skład.

Tab. 6.1. Płaszczyzny analityczne, role i znaczenie szlaków turystycznych

Płaszczyzny analityczne	*Role szlaków*	*Znaczenie*
– szlak jako element dostępności komunikacyjnej – szlak jako element zagospodarowania turystycznego – szlak jako atrakcja (walor) turystyczny – szlak jako produkt turystyczny	– główny element (określnik) przestrzeni turystycznej – jeden z wielu równorzędnych elementów przestrzeni turystycznej – uzupełniający (służebny) element przestrzeni turystycznej	– lokalne (użytkowane przez ograniczoną pod względem pochodzenia grupę turystów) – regionalne – krajowe – międzynarodowe

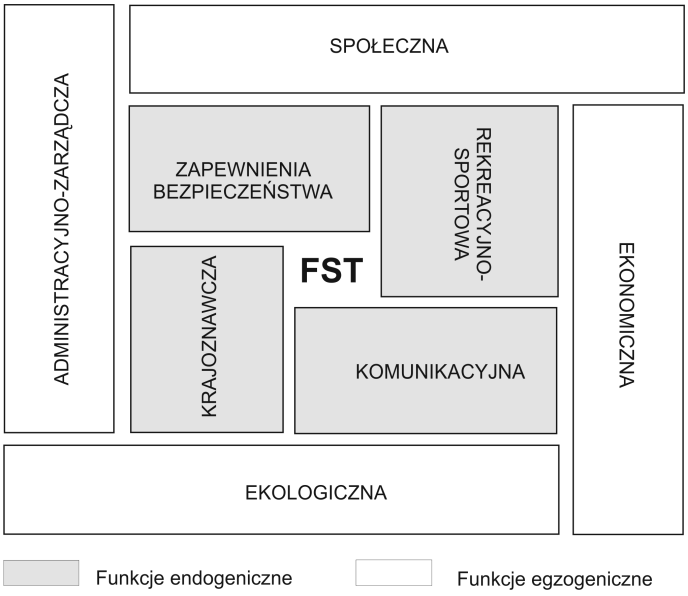
Źródło: opracowanie autorów.

W zależności od tego, kto, a przede wszystkim skąd przyjeżdża, aby korzystać ze szlaku, można określić ich znaczenie (rangę), które w pewnym uproszczeniu możemy powiązać z jego przebiegiem i zasięgiem oddziaływania (tab. 6.1).

Przedstawione rozważania powiązane są bezpośrednio z funkcjami, jakie pełnią szlaki turystyczne. Opisane są one szczegółowo w kolejnych podrozdziałach.

6.2. Funkcje szlaków turystycznych

Jak zostało wspomniane, szlaki turystyczne pełnią różnorodne, komplementarne względem siebie funkcje. Generalnie możemy je podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich to funkcje endogeniczne (wewnętrzne) związane z istotą powstania szlaku, należą do nich: funkcja komunikacyjna, zapewnienia bezpieczeństwa, krajoznawcza oraz rekreacyjno-sportowa. Drugą grupę stanowią funkcje egzogeniczne (zewnętrzne), które lokują szlak w szerszym kontekście społecznym, ekologicznym, ekonomicznym czy administracyjno-zarządczym (ryc. 6.1).



Ryc. 6.1. Podstawowe funkcje szlaków turystycznych (FST), opracowanie autorów

FUNKCJE SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

ENDOGENICZNE

ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA
- bezpieczeństwa realnego
- bezpieczeństwa psychologicznego
- ostrzegawcza

KOMUNIKACYJNA (nawigacyjna)
- doprowadzająca
- tranzytowa
- penetracyjna

KRAJOZNAWCZA
- poznawcza
- edukacyjna
- wychowawcza

REKREACYJNO-SPORTOWA
- regeneracyjna
- zagospodarowania czasu wolnego
- realizacji aktywności fizycznych (sportowych)

EGZOGENICZNE

EKOLOGICZNA
- sterująca (kanalizująca)
- ochronna
- regulacyjna (ograniczająca)
- edukacji ekologicznej

EKONOMICZNA
- aktywizacji gospodarczej obszarów, firm, mieszkańców
- zwiększania dochodów przedsiębiorców (pracowników)
- rozwoju infrastruktury

ADMINISTRACYJNO-ZARZĄDCZA
- planowania przestrzennego (budowania ładu przestrzennego)
- zarządzania gospodarka turystyczną obszaru
- informacyjno-promocyjna

SPOŁECZNA
- zapewnienie możliwości realizacji prawa powszechnego dostępu do turystyki i rekreacji
- udostępniania turystom walorów i atrakcji turystycznych
- budowania więzi oraz wspólnoty celów społeczności lokalnych
- budowania postaw patriotycznych

Ryc. 6.2. Zakres podstawowych funkcji szlaków turystycznych, opracowanie autorów

Przedstawione na rys. 6.1 główne grupy i kategorie funkcji są dodatkowo jeszcze wewnętrznie złożone, dlatego we wspomnianych kategoriach wyróżniono ponadto funkcje szczegółowe (rys. 6.2), które zostały opisane w odrębnych akapitach dotyczących poszczególnych kategorii.

6.2.1. Funkcje endogeniczne

Do funkcji endogenicznych zaliczono te, które są bezpośrednio powiązane z ideą powstania, wytyczenia i ewentualnie oznakowania szlaku turystycznego. Funkcje te związane są z pakietem bezpośrednich korzyści dla jego użytkownika – turysty/rekreanta.

Funkcja zapewnienia bezpieczeństwa. Powszechnie niezauważaną i niedocenianą przez turystów korzyścią z istnienia szlaków jest zapewnienie poczucia bezpieczeństwa wędrującym. Bezpieczeństwo to należy rozumieć zarówno dosłownie, jak i w przenośni. W pierwszym przypadku chodzi o uniknięcie potencjalnych zagrożeń dla zdrowia i życia turystów, zwłaszcza na trudnych obszarach górskich czy mokradłach, drogach publicznych, akwenach itp. W drugim – o pewność dotarcia do punktu docelowego z reguły w nieznanym terenie.

Ryc. 6.3 Karkonosze - kładka

Ryc. 6.4 Wałbrzych - poręcz bezpieczeństwa

Na poziom bezpieczeństwa turystów ma wpływ zarówno przebieg szlaku (bezkolizyjne skrzyżowania z publicznymi trasami komunikacyjnymi, bezkonfliktowy przebieg względem tras o dużym natężeniu ruchu, np. linii kolejowych, autostrad), jak i jego zagospodarowanie – właściwe oznakowanie, wyposażenie w infrastrukturę ułatwiającą wędrowanie (mostki, łańcuchy, drabinki, poręcze itp.), a także umożliwiającą schronienie i odpoczynek w nocy lub np. podczas załamania pogody (schroniska, schrony, wiaty, szałasy itp.).

Funkcja zapewnienia bezpieczeństwa realizowana jest także poprzez ostrzeganie przed niebezpieczeństwem, informowanie o poziomie trudności szlaku[1]

[1] W Polsce nie funkcjonuje system oznaczania stopnia trudności szlaków turystycznych. Wyjątkiem są tylko szlaki narciarskie. W niektórych krajach (np. we Francji) stopień trudności trasy zaznacza się np. kolorem. Dzięki temu turysta jeszcze przed wyruszeniem w teren ma świado-

i zagrożeniach występujących na trasie (np. linie wysokiego napięcia, wiry, osuwiska, zagrożenie lawinowe). Umożliwia to uniknięcie niebezpiecznych sytuacji jeszcze przed ich zajściem (np. rezygnację z bardzo trudnej trasy przez mniej doświadczonych czy sprawnych turystów lub w niesprzyjających warunkach pogodowych).

Funkcja komunikacyjna (nawigacyjna). Funkcja komunikacyjna szlaków polega na umożliwieniu turystom poruszania się pieszo lub różnorodnymi środkami transportu (rower, kajak, samochód itp.) pomiędzy wybranymi punktami (od punktu A do punktu B). W zależności od ich położenia i celu podróży możemy mówić o trzech przypadkach.

Szlaki turystyczne mogą odgrywać rolę dróg:

- doprowadzających wędrowców do docelowego miejsca lub obiektu (np. atrakcja turystyczna, obiekt noclegowy);
- tranzytowych, przeprowadzających turystów przez określony obszar między dwoma punktami (miejscami),
- umożliwiających penetrację obszaru (odbywanie wycieczek różnymi, dowolnie wybranymi, dostępnymi w systemie trasami).

Funkcja komunikacyjna obejmuje również problem integracji szlaków turystycznych z istniejącą siecią zbiorowej komunikacji publicznej oraz komunikacji indywidualnej. Szlaki turystyczne powinny rozpoczynać i kończyć się w miejscach łatwo dostępnych, do których można bez problemu dojechać autobusem, tramwajem, pociągiem (przystanki komunikacji miejskiej, dworce kolejowe itd.) lub samochodem (drogi dojazdowe, miejsca postojowe, parkingi). Uzasadnione byłoby takie działanie, aby drogi i ścieżki rowerowe na terenie miasta miały swoje przedłużenie w szlakach rowerowych wiodących do strefy podmiejskiej.

W przypadku turystyki aktywnej integracja różnych systemów komunikacyjnych powinna umożliwiać również dowóz niezbędnego sprzętu (np. roweru, kajaka) do regionu wypoczynku, czy też transfer bagażu do następnego punktu podróży.

Nowoczesne podejście do zarządzania szlakami turystycznymi zakłada wdrażanie specjalnego systemu transportu i podróży przyjaznego turystom (por. np. *Program rozwoju turystyki w województwie łódzkim w latach 2007–2020*). Oprócz wygodnych środków komunikacji publicznej obejmuje on także stworzenie spójnej regionalnej sieci szlaków turystyki aktywnej i specjalistycznej, w tym szlaków kombinowanych (pieszo-rowerowych, rowerowo-kajakowych itd.) umożliwiających atrakcyjny, bezkolizyjny i bezpieczny objazd obszaru wypoczynku. Połączenie różnych sposobów podróżowania zapewnia turystom swobodę poruszania się „bez zbędnych obciążeń", możliwość aktywnych

mość, jakie wyzwania na niego czekają.

przesiadek, bezproblemowej zmiany rodzaju trasy i środka transportu. System ten powinien zapewniać dostępność do szlaków wszystkich zainteresowanych, w tym, jeśli to tylko możliwe, osób niepełnosprawnych, seniorów, rodzin z dziećmi itp. Ważne przy tym jest, by dostosowując szlak do potrzeb różnych grup użytkowników nie zaburzyć (zniszczyć) jego pierwotnego charakteru.

Funkcja krajoznawcza. Funkcja krajoznawcza polega na umożliwieniu turystom poznania najbardziej atrakcyjnych walorów turystycznych obszaru. Z reguły szlaki turystyczne wytyczane są w ten sposób, że prowadzą do najcenniejszych obiektów krajoznawczych (zabytki architektury, techniki, muzea, pomniki przyrody itp.), pozwalają zapoznać się z interesującymi zjawiskami (np. folklorem), sprzyjają powstawaniu przeżyć estetycznych (malownicze krajobrazy). Dzięki temu często same w sobie stają się ważną atrakcją turystyczną obszaru (np. trasy krajobrazowe).

Ryc. 6.5. Beskid Sądecki, Szlak Kuriersko-Przerzutowy, arch. Oddziału PTTK Krynica

Z elementem poznawczym bezpośrednio powiązany jest aspekt edukacyjny, polegający na tym, że turysta poznając świat pogłębia swoją wiedzę z zakresu przyrody, geografii, historii, archeologii, etnografii, architektury etc. Ta funkcja związana jest także z nabywaniem (lub pogłębianiem) określonych umiejętności turystyczno-rekreacyjnych (orientacja w terenie, posługiwanie się specjalistycznym sprzętem, planowanie, organizacja i realizacja wyjazdów) oraz praktycznych (rękodzieło ludowe, umiejętności kulinarne, artystyczne).

Funkcja krajoznawcza obejmuje również aspekty wychowawcze przejawiające się w promowaniu odpowiednich postaw i zachowań. Wędrowanie szlakami turystycznymi może być doskonałą okazją do praktycznej nauki patriotyzmu, tolerancji i pożądanych postaw społecznych. To także kształtowanie charakteru, ćwiczenie wytrwałości w dążeniu do wytyczonego celu i dyscypliny, nauka współpracy w grupie, troski i współodpowiedzialności za innych na szlaku, dbałości o środowisko, poszanowania wspólnego dobra.

Funkcja rekreacyjno-sportowa. Dzięki wykorzystaniu specjalistycznych walorów środowiska przyrodniczego oraz elementów infrastruktury szlaki turystyczne umożliwiają aktywny wypoczynek i uprawianie sportów. Podejmowanie aktywności ruchowej w bezpośrednim kontakcie z przyrodą sprzyja skutecznej regeneracji sił psychofizycznych. Pozwala to na atrakcyjne zagospodarowanie czasu wolnego (relaks, rozwój, rozrywka). Umożliwia realizację indywidualnych hobby i zamiłowań, uprawianie różnorodnych dyscyplin sportowych.

Ryc. 6.6 .Tatry, fot. A. Marciniak

Funkcja rekreacyjno-sportowa realizowana jest nie tylko na tradycyjnych szlakach turystyki aktywnej i specjalistycznej, ale także na przeżywających w ostatnim czasie renesans ścieżkach zdrowia czy zupełnie nowych, zyskujących popularność dopiero od kilku lat, szlakach *nordic walking* i trasach do biegania. Wynika stąd, że szlaki turystyczne umożliwiają zaspokojenie większości potrzeb związanych z rekreacją ruchową człowieka.

6.2.2. Funkcje egzogeniczne

Jako funkcje egzogeniczne potraktowano te, które dotyczą nie tylko samego szlaku, ale także przestrzeni, w której został wytyczony (poprowadzony, oznakowany). Pakiet korzyści wynikający z pełnienia tych funkcji nie stanowi wartości jedynie dla jego użytkowników – turystów, ale także dla społeczności lokalnych zamieszkujących region, przez który został poprowadzony szlak.

Funkcja społeczna. Biorąc pod uwagę powszechne prawo dostępności do turystyki szlaki wydają się być jednym z narzędzi, które w doskonały sposób to prawo pozwalają realizować. Szlaki tworzone są przede wszystkim z myślą o ich użytkownikach. Tak więc człowiek jest podmiotem wszelkich związanych z tym działań. Jedną z większych wartości społecznych jest udostępnienie walorów i atrakcji turystycznych szerokiemu gronu odbiorców, w tym w szczególności osobom z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. W tym kontekście należy uznać szlaki za szczególnie **ważne dobro ogólnospołeczne.**

Charakter i przebieg szlaku, jego wartość, ranga i znaczenie dla regionu, kraju czy kontynentu mogą być wynikiem zaangażowania różnych grup społecznych w jego powstanie i funkcjonowanie. Szlaki kulturowe (w mniejszym stopniu przyrodnicze) mogą być elementem integrującym lokalne społeczności, powodem do dumy z miejscowych tradycji i osiągnięć oraz w wielu przypadkach pozwalają poczuć się częścią większej wspólnoty związanej z przewodnim tematem szlaku.

Podróżowanie po szlakach turystycznych (szczególnie kulturowych) to nie tylko pouczająca lekcja historii, ale także praktyczna lekcja patriotyzmu. Wędrówki po szlakach do miejsc pamięci narodowej, martyrologii niosą ze sobą doświadczenia, wiedzę i wartości niemożliwe do zdobycia w klasach czy salach wykładowych.

Funkcja ekologiczna (sozologiczna). Funkcja ekologiczna, z wyraźnym naciskiem na aspekt ochronny, ma na celu zapobieganie procesom degradacji. Osiąga się to poprzez skanalizowanie ruchu turystycznego wzdłuż wytyczonych ciągów, ograniczając lub wręcz uniemożliwiając (np. w parkach narodowych) przemieszczanie się turystów na terenach szczególnie cennych lub o niewielkiej odporności na antropopresję. Szlaki turystyczne odgrywają rolę sterującą – kanalizują potoki ruchu turystycznego. Mogą też służyć do regulowania (zazwyczaj ograniczania) liczby turystów korzystających ze szlaku w określonym czasie lub wręcz wyłączenie zagrożonych obszarów z penetracji turystycznej.

Aby ekologiczna funkcja szlaku została właściwie wypełniona konieczne jest zwrócenie uwagi m.in. na: przygotowanie ścieżki i zabezpieczeń odpowiednio do intensywności odbywającego się po niej ruchu, czytelne oznakowanie szla-

ku, zapobieganie zbaczaniu ze szlaków oraz działania informacyjne i apelujące do poczucia odpowiedzialności turystów.

Ryc. 6.7 Nadleśnictwo Ujsoły, tablica informacyjna na szlaku, fot. G. Suchecki

Wędrówka szlakami turystycznymi może być także narzędziem szeroko rozumianej edukacji ekologicznej, której efektem jest rozwój świadomości ekologicznej społeczeństwa. Nie chodzi przy tym tylko o ochronę przyrody w wąskim znaczeniu, ale także o cały szereg zależności występujących pomiędzy poszczególnymi elementami środowiska geograficznego: człowiekiem (turyści, mieszkańcy, organizatorzy turystyki) a przyrodą.

O ekologicznej funkcji szlaków turystycznych możemy mówić także w kontekście zaspokajania różnorodnych potrzeb zarówno turystów, jak i społeczności lokalnych zamieszkujących tereny, przez które przebiega szlak.

Funkcja ekonomiczna. Szlak może pełnić również funkcję ekonomiczną zarówno na obszarze, na którym jest poprowadzony, jak i w stosunku do przedsiębiorców czy mieszkańców. Lokalizując (wytyczając) szlak w konkretnej przestrzeni geograficznej przyciągamy turystów, którzy wykorzystują towarzyszącą mu infrastrukturę (baza noclegowa, gastronomiczna, handel). Szlak turystyczny może być kolejnym elementem już istniejącej gospodarki turystycznej, ale może być także czynnikiem inicjującym jej powstanie i rozwój. Tak więc istnienie szlaku może przyczynić się do powstania nowych miejsc pracy, zwiększenia dochodów przedsiębiorców i pracowników, rozwoju infrastruktury turystycznej i paraturystycznej.

Funkcja administracyjno-zarządcza. Umiejętne wykorzystanie wymienionych funkcji (wszystkich lub tylko kilku wybranych) sprawia, że szlaki turystyczne są skutecznym narzędziem planowania przestrzennego, zarządzania rozwojem gospodarczym obszaru czy też marketingu turystycznego. Planowe i celowe wytyczanie ich przebiegu może prowadzić do zlikwidowania zbyt dużej koncentracji ruchu turystycznego, włączenia w obszar penetracji turystycznej nowych miejsc i obiektów (pozostających dotychczas poza głównym zainteresowaniem turystów), wypromowania nowych rodzajów aktywności turystyczno-rekreacyjnej, a także zachowania szczególnie cennych zasobów środowiska przyrodniczego.

Funkcje szlaków turystycznych można analizować w znaczeniu subiektywnym (z punktu widzenia pojedynczego turysty o indywidualnych potrzebach) i obiektywnym, obejmującym pełne spektrum funkcji pełnionych przez konkretny szlak (np. z punktu widzenia zarządzającego obszarem/szlakiem). W zależności od motywacji, decyzji, zachowań i oczekiwań użytkowników szlak turystyczny może być odbierany zarówno monofunkcyjnie (oznakowana droga służąca dotarciu do danego miejsca), jak i polifunkcyjnie (oznakowana droga przystosowana do udostępniania walorów środowiska przyrodniczego pomocna w orientacji w terenie). Szlak jako element zagospodarowania turystycznego środowiska geograficznego ma jednak z reguły charakter oligofunkcyjny (jedna-dwie funkcje wiodące i kilka drugorzędnych) (Styperek 2002).

Zasady tworzenia szlaków

7. Zasady tworzenia szlaków turystycznych

Turystyczne szlaki oznakowane w terenie stają się częścią infrastruktury turystycznej. Z tego też powodu powinny być uwzględniane w strategiach, programach oraz dokumentach planistycznych i analitycznych, tworzonych w samorządach czy w regionalnych biurach planowania przestrzennego. Warto zwrócić uwagę na fakt, że w polskim prawodawstwie nie ma kompleksowych uregulowań dotyczących szlaków turystycznych. Inicjatorami powstawania szlaków bywają stowarzyszenia, urzędy, a nawet indywidualne osoby, co powoduje zróżnicowane oznakowanie wprowadzające turystów w błąd.

Brak ustawy normującej status prawny szlaków turystycznych oraz zasad ich tworzenia, a także określonych jasno procedur związanych z tworzeniem i utrzymaniem szlaków powoduje duży chaos w przestrzeni.

Obecnie zmieniło się podejście do służebności szlaków, choćby w zakresie bezpieczeństwa turystów i odpowiedzialności za wypadki na szlaku, albo wyrażaniu woli społeczności lokalnej o kanalizowaniu ruchu turystycznego w sąsiedztwie ich domów i letnisk. Tym samym pojawia się coraz więcej problemów związanych z ograniczeniem dowolności wytyczania i znakowania szlaków turystycznych.

7.1. Ogólne zasady projektowania szlaków

Powstająca przez dziesięciolecia sieć szlaków turystycznych to niewątpliwie jedno z ważniejszych udogodnień służących turystom, pomagających w bezpiecznym i przyjemnym eksplorowaniu różnych zakątków naszego kraju. Widoczny w przestrzeni szlak informuje turystę o możliwości dotarcia do interesujących miejsc. Oznacza to, że w większości przypadków sama obecność szlaku wpływa na zwiększenie zainteresowania obszarem, przez który przebiega, niezależnie od jego rzeczywistej atrakcyjności.

Jak już wspomniano w rozdziale 1, historia znakowania szlaków jest nierozerwalnie związana z działalnością PTTK. Polskie Towarzystwo Turystyczno-

Krajoznawcze stworzyło system wytyczania i znakowania szlaków turystycznych obejmujący:

- proces wytyczania i utrzymania szlaków ułatwiający turyście bezpieczne wędrowanie;
- proces uzgodnień z właścicielami i zarządcami terenów;
- model znakowania;
- metodykę prac znakarskich;
- zasady kształcenia kadr znakarskich;
- monitoring szlaków;
- prowadzenie dokumentacji i ewidencji szlaków.

PTTK jako administrator szlaków zapewnia ich utrzymanie, posiada jednolity system informacji (centralne kartoteki szlaków, ich wierne odwzorowanie w literaturze i w kartografii turystycznej) i dlatego dla państwowej administracji stale pozostaje partnerem najbardziej wiarygodnym.

Z doświadczeń urzędnika…

Administracyjne wytyczne do tworzenia i utrzymania szlaków mają Lasy Państwowe (regionalne struktury), parki narodowe, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (jego regionalne struktury), a na obszarach chronionych regionalne dyrekcje ochrony środowiska (lasy, rzeki, parki narodowe muszą być dostępne dla wszystkich). Instytucje te, zgodnie z zatwierdzonymi planami udostępniania, same wytyczają i utrzymują szlaki, wyrażają też zgodę na powstanie nowych.

Samorządy wspierają turystykę bezpośrednio i pośrednio. Województwa mają w swoich zadaniach: tworzenie strategii rozwoju, pielęgnowanie tożsamość lokalnej oraz świadomości kulturowej, zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego, wspieranie rozwoju kultury, sprawowanie opieki nad dziedzictwem kulturowym oraz wykonywanie zadań w zakresie kultury fizycznej i turystyki. Zadania te mogą wykonywać we własnym zakresie, wykorzystując kompetencje właściwych komórek/jednostek organizacyjnych (np. parków krajobrazowych czy odpowiednich wydziałów w urzędzie) lub przy pomocy organizacji pozarządowych.

Również w zakresie szlaków turystycznych, a szczególnie systemu szlaków, w ramach wspomnianych kompetencji administracja samorządowa regionu może opiniować, sugerować zmiany czy też zapraszać do współpracy w budowie systemu szlaków, a następnie ich promocji. Jest to szczególnie ważne w przypadku ponadregionalnych szlaków kulturowych. Województwo zarządza również częścią dróg (tzw. drogami wojewódzkimi) i tu bezpośrednio decyduje o pozwoleniu na przebieg szlaku. Zgodę na przebieg szlaków wydają także dyrekcje parków krajobrazowych (są podległe samorządowi województwa), które ze swoich budżetów mogą je budować, utrzymywać i promować.

Zasady projektowania i funkcjonowania szlaków turystycznych szczegółowo charakteryzuje tab. 7.1.

Projektowanie nowego szlaku turystycznego powinno wynikać z przeprowadzonej analizy i aktualnych potrzeb, z uwzględnieniem:

a) atrakcyjności i walorów krajoznawczo-turystycznych usytuowanych przy projektowanym szlaku turystycznym. Do opracowania koncepcji przebiegu szlaku niezbędna jest dobra znajomość terenu, jego mieszkańców, walorów krajoznawczych, tradycji i zagospodarowania obszaru. Z tego powodu już na etapie projektowania konieczne jest przeprowadzenie inwentaryzacji istniejącej infrastruktury turystycznej i paraturystycznej obszaru oraz kwerendy krajoznawczej. Przydatne jest badanie preferencji mieszkańców w zakresie form spędzania czasu wolnego i nastawienia do turystów. Należy zwrócić uwagę na to, aby szlak pozwolił jego użytkownikom poznać najciekawsze miejsca w taki sposób, żeby nie szkodzić przyrodzie, a przy okazji pokazać największe atrakcje;
b) dostępności komunikacyjnej do szlaku turystycznego. Niezwykle ważne jest, aby do szlaku było możliwe dotarcie zarówno własnym, jak i publicznym środkiem transportu (PKP, PKS, MPK). W przypadku szlaków kajakowych kluczowa jest możliwość wodowania kajaków i możliwość dojazdu większym samochodem w celu zabrania zarówno kajaków, jak i uczestników spływu;
c) powiązania projektowanego szlaku turystycznego z istniejącą siecią szlaków turystycznych. Powinno się sprawdzić dokładnie zagospodarowanie terenu, wytyczone szlaki nie tylko na terenie jednej gminy, ale również i w sąsiednich. Zdarza się, że szlaki tego samego koloru przebiegają blisko siebie w sąsiednich gminach, co użytkowników wprowadza w błąd;
d) rodzaju i stanu nawierzchni dróg, po których projektowany jest szlak turystyczny. Nawierzchnia w zależności od rodzaju szlaku odgrywa priorytetowe znaczenie. Szlaku konnego czy rowerowego nie można wytyczać na drogach szybkiego ruchu.

Z doświadczeń urzędnika…

Szlak turystyczny jest dziełem autorskim. Trudno urzędnikom administracji odnosić się do idei szlaku. Mogą się oni wesprzeć opiniami ekspertów (stowarzyszenia, ośrodki doskonalenia nauczycieli, szkoły wyższe...). Wątpliwości urzędników może budzić celowość tworzenia szlaku i przyszła frekwencja turystów. Pytania dotyczą kosztów jego utrzymania i określenia tego, kto bierze odpowiedzialność za ewentualne nieszczęśliwe wypadki. W przypadku przekonania o niewielkim ruchu na szlaku powinno się proponować trasę turystyczną nieznakowaną w terenie. Istniejące szlaki należy co kilka lat weryfikować. Zmiany po licznych obecnie przebudowach i inwestycjach drogowych mogły wpłynąć na przebieg trasy, powstały nowe ścieżki rowerowe, w które powinno się wpasować funkcjonujące szlaki.

Przebieg szlaku turystycznego powinien być uzgodniony:

a) z właścicielami lub użytkownikami terenów, przez które prowadzić będzie szlak turystyczny. Nie zaleca się wytyczania szlaków na terenach prywatnych. Gospodarze często cofają zgodę na używanie ich prywatnej drogi;

b) z właścicielami lub zarządcami obiektów, na których znajdą się urządzenia informacyjne (np. znaki, tablice, drogowskazy). Nie każdy właściciel obiektu chce, aby na jego budynku, posesji itd. ustawiono tablicę informacyjną czy umieszczono drogowskaz. Zgoda daje nam gwarancję, że te znaki nie zostaną szybko usunięte przez właścicieli;

c) z właściwymi władzami samorządowymi, aby mogły one wpisać planowaną inwestycję w infrastrukturę turystyczną. Wiele gmin posiada strategie rozwoju, które powinny uwzględniać takie przedsięwzięcia. Samorządy często też współfinansują utrzymanie szlaku;

d) w zależności od przebiegu i specyfiki szlaku, z: nadleśnictwami, parkami narodowymi i krajobrazowymi, administracją rządową (w przypadku terenów chronionych, np. rezerwatu przyrody, z regionalną dyrekcją ochrony środowiska, regionalną administracją dróg wodnych (np. wały przeciwpowodziowe), administracją wojskową (np. na terenach wojskowych), Strażą Graniczną (np. w strefie nadgranicznej). Zdarza się, że służby leśne nie zezwalają na wytyczenie szlaku drogą wskazaną przez nas, gdyż jest ona np. drogą przeciwpożarową, proponują natomiast inną. Gospodarka leśna przewiduje wyrąb drzew, toteż warto uzgodnić z leśniczym, w którym miejscu umieścić znaki i drogowskazy;

e) z właściwym oddziałem PTTK – administratorem szlaków turystycznych lub gospodarzem terenu (pozwoli to uniknąć znakowania znakami niezgodnymi z instrukcją, powielania kolorów szlaków w tym samym rejonie, niejednokrotnie krzyżujących się ze sobą, czy też powielania tras). Według ustaleń PTTK (*Instrukcja znakowania szlaków turystycznych 2014*), administratorem szlaków turystycznych jest oddział PTTK lub jednostka regionalna PTTK, która:

– opiekuje się pojedynczym szlakiem lub siecią szlaków na określonym terenie (np. w gminie, powiecie, województwie);

– posiada dokumentację administrowanych szlaków oraz prowadzi niezależną i samodzielną politykę w zakresie znakowania, utrzymania i monitorowania szlaków turystycznych PTTK na administrowanym terenie.

Administrator szlaku jest odpowiedzialny za prawidłowe, zgodne z *Instrukcją* oznakowanie trasy szlaku, z wyłączeniem nawierzchni dróg i ścieżek, infrastruktury technicznej (np. kładki, barierki, poręcze, mostki) i rekreacyjno-turystycznej (np. parkingi, miejsca odpoczynku, platformy widokowe).

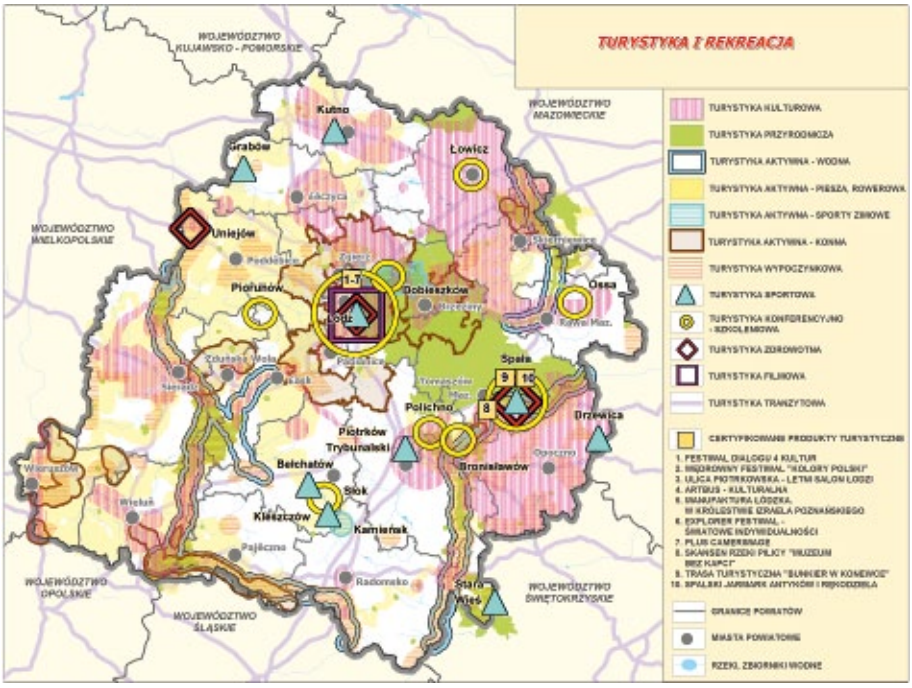
e) uzgodnienia winny dotyczyć także okoliczności malowania znaków i ewentualnego mocowania tablic, drogowskazów na obiektach będących własnością prywatną lub wymienionych jednostek zarządzających.

Z doświadczeń urzędnika…

Na poziomie samorządu gminnego podstawowym zadaniem jest zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, a jego zadania dotyczą: ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody, gospodarki wodnej, gminnych dróg, bibliotek i instytucji kultury oraz ochrony zabytków, cmentarzy gminnych, kultury fizycznej i turystyki (w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych), promocji gminy oraz informacji turystycznej.

Gmina inwestuje w bazę sportową, ścieżki rowerowe, place zabaw dla dzieci, miejsca rekreacji i uprawiania sportu amatorskiego. Może wyznaczać szlaki turystyczne na gruntach będących jej własnością. Gmina powinna zapewnić bezpieczeństwo osobom korzystającym ze szlaków, pływającym i kąpiącym się w miejscach do tego wyznaczonych.

Gminy, związki gmin czy stowarzyszenia, szczególnie takie jak Lokalne Grupy Działania (powstałe w projekcie unijnym LEADER+), często wspierają i tworzą na swoim obszarze szlaki turystyczne. Mogą je finansować bezpośrednio, wspierać organizacje pozarządowe, wyposażać na swojej własności gruntowej w infrastrukturę dodatkową (wiaty, stojaki na rowery, tablice informacyjne) i promować.



Ryc. 7.1. Mapa obszarów funkcjonalnych w sferze turystyki i rekreacji w woj. łódzkim, za: Program rozwoju turystyki w województwie łódzkim na lata 2007–2020, BPPNK 2014

Według ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, każdy ma prawo wglądu do studium lub planu miejscowego oraz otrzymania tzw. wypisów i wyrysów z planu miejscowego (ryc. 7.1). Jeżeli chcemy poznać ustalenia

miejscowego planu, np. przed wytyczeniem szlaku, możemy wystąpić do Urzędu Miasta o wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta, składając stosowny wniosek. Może to zrobić każdy, niezależnie od tego, czy jest właścicielem działki. Wypis to część opisowa planu, z którego można dowiedzieć się m.in. tego, jakie jest dokładne przeznaczenie obszaru oraz jakie są zasady jego zagospodarowania.

Wszelkie uzgodnienia i zezwolenia winny mieć formę pisemną. W obrębie miejscowości uzdrowiskowych, w parkach krajobrazowych występują ścieżki spacerowe, dydaktyczne i edukacyjne. Prace znakarskie mogą być wykonywane na zlecenie właściciela lub zarządcy terenu (uzdrowiska, dyrekcji parku). Ich oznaczenie, przebieg i zawartość merytoryczna ustalane są i finansowane przez zleceniodawcę. Ścieżki te powinny zawierać informacje identyfikujące zleceniodawcę.

Należy przy tym pamiętać, że wytyczenie jakiegokolwiek nowego szlaku turystycznego powinno być zgodne z wszelkimi obowiązującym aktami prawnymi (por. rodz. 5).

Nowe regulacje prawne

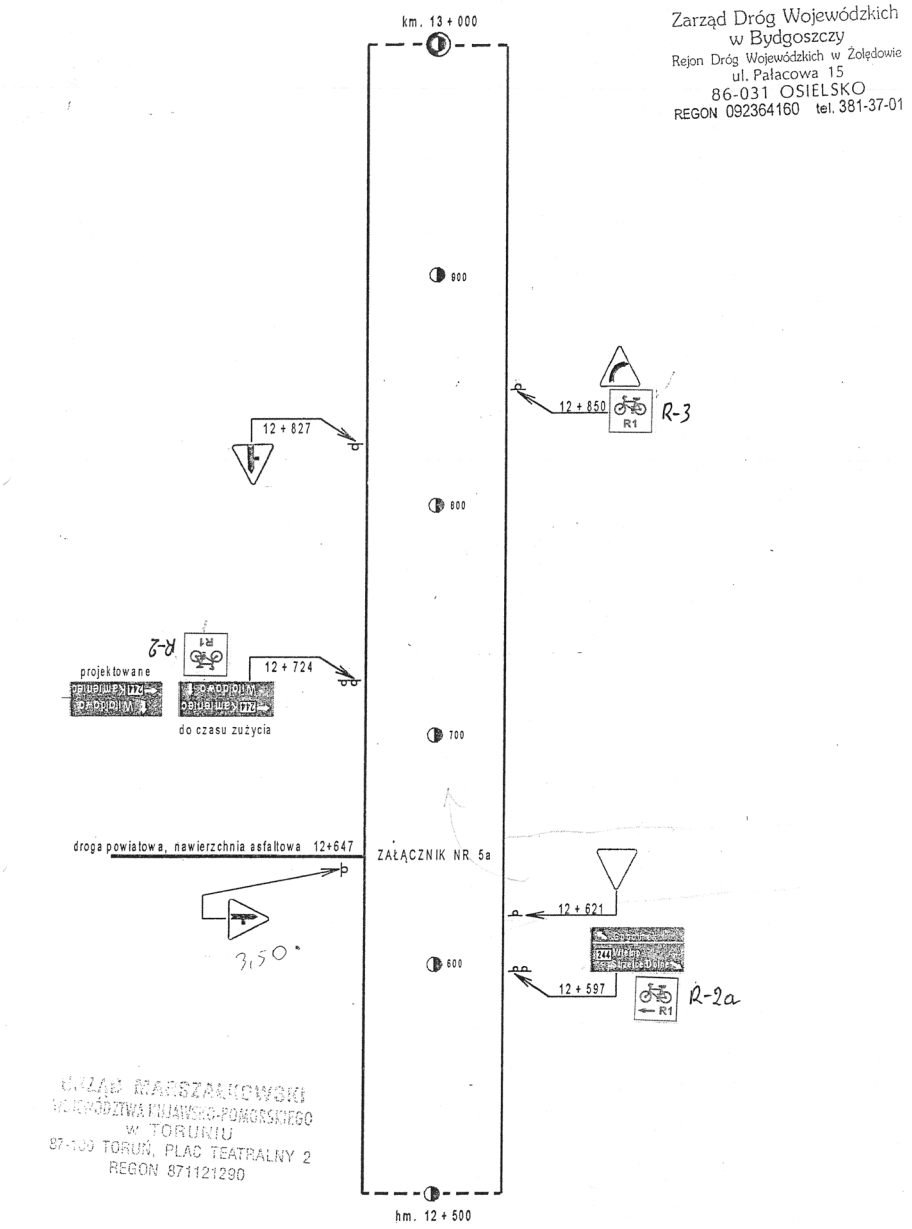
W maju 2014 r. została podpisana przez Prezydenta RP nowelizacja ustawy – Prawo wodne. Nowa ustawa dotyczy umożliwienia poruszania się na rowerze wzdłuż wałów przeciwpowodziowych, a także ułatwienia wyznaczania turystycznych szlaków rowerowych i pieszych oraz budowy dróg rowerowych na wałach przeciwpowodziowych i obszarach szczególnego zagrożenia powodziami.

Nowelizacja ta znosi zakaz poruszania się rowerami wzdłuż korony wałów przeciwpowodziowych. Jednocześnie zachowuje wszelkie zakazy mające na celu ochronę wody przed zanieczyszczeniem oraz służące ochronie przed powodzią. Ułatwienie wyznaczania turystycznych szlaków rowerowych i pieszych oraz budowy dróg rowerowych polega na odstąpieniu od procedury administracyjnego wyrażania zgody i przejścia do procedury zgłoszenia. Pozwola to na odformalizowanie procedury umożliwiającej wykonywanie robót budowlanych oraz innych czynności na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Prezydencka ustawa ułatwi budowę dróg rowerowych oraz wyznaczanie szlaków turystycznych – szczególnie wzdłuż rzek, ale także na wielu nowych, atrakcyjnych krajobrazowo obszarach, co korzystnie wpłynie na rozwój turystyki rowerowej. Ponadto samo użytkowanie wałów przeciwpowodziowych do jazdy rowerem stanło się zgodne z prawem. W myśl wcześniej obowiązujących przepisów było to zabronione i groziło grzywną lub naganą.

7.2. Dokumentacja szlaku

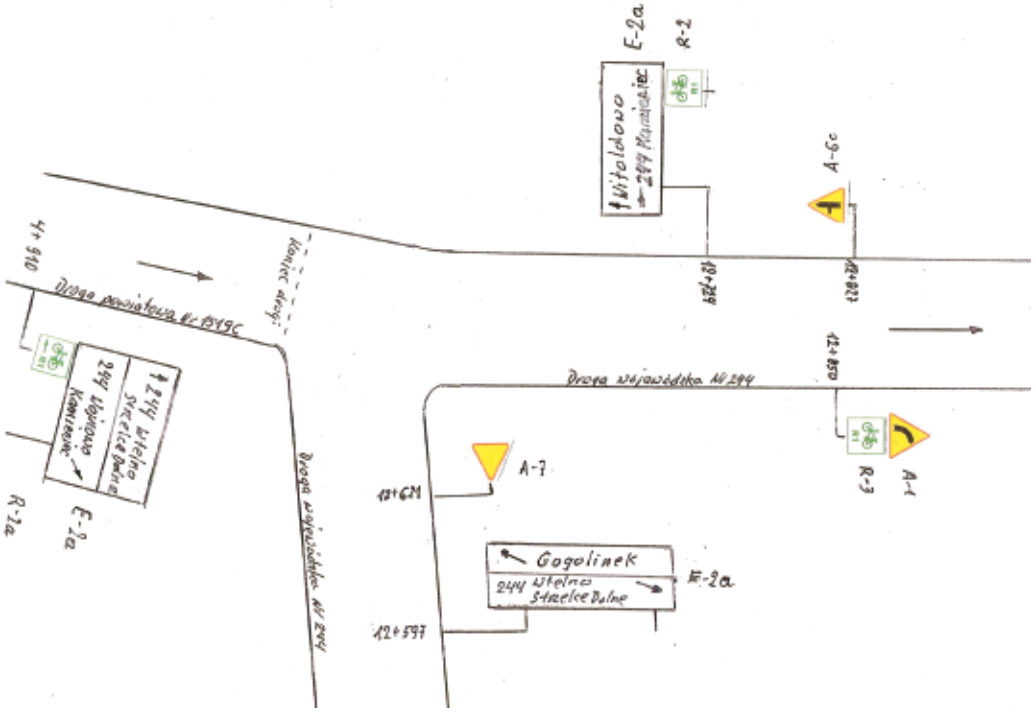
Każdy szlak turystyczny powinien posiadać dokumentację, która pozwoliłaby na właściwe jego odzwierciedlenie w przestrzeni, a także śledzenie zmian jego przebiegu. Aktualnie nie ma opracowanych i zunifikowanych zasad tworzenia dokumentacji, którą powinny posiadać inne niż administrowane przez PTTK rodzaje szlaków, np. szlaki kulturowe.



Ryc. 7.2. Przykładowa dokumentacja projektowa umieszczenia znaków początku (końca) szlaku rowerowego

Szlaki powstające pod egidą PTTK, zgodnie z wewnętrznymi przepisami, posiadają dokumentację, która jest dostępna u administratora szlaku. Dokumentację projektu nowego szlaku lub nowego wariantu istniejącego szlaku stanowią:

– **wniosek zawierający szczegółowy opis przebiegu szlaku** z uwzględnieniem rodzaju dróg, którymi będzie prowadzony, oraz uzasadnienie potrzeby jego wyznakowania. Przygotowana wcześniej koncepcja szlaku powinna uzasadnić potrzebę utworzenia nowego szlaku, a także wskazać potencjalnych użytkowników. Projekt techniczny przebiegu szlaku powinien uwzględniać szczegółowy opis jego przebiegu, formę oznakowania (malowanie, tabliczki), liczbę tablic informacyjnych, liczbę drogowskazów (z podaniem konkretnej lokalizacji tablic);



Ryc. 7.3. Przykładowa dokumentacja projektowa – rozwidlenie szlaków

– **projekty oznakowania i organizacji ruchu drogowego** (dotyczy przede wszystkim szlaków rowerowych). W przypadku szlaków rowerowych niezbędną dokumentację: projekt oznakowania i projekt organizacji ruchu drogowego – bez tego drugiego projektu nie można umieścić żadnego znaku szlaku w pasie drogowym (ryc. 7.2–7.3);

– **mapa w skali 1:50 000 lub 1:25 000** z naniesionym projektowanym szlakiem i istniejącymi już szlakami lub starym i nowym wariantem przebiegu modyfikowanego szlaku. Na mapie powinniśmy także zaznaczyć lokalizacje drogowskazów i tablic informacyjnych. Planowane szlaki rowerowe długodystansowe nie wymagają inwestowania w tak dokładne mapy;

– **odpisy uzgodnień** wynikających z przebiegu szlaków (właściciele dróg, obiektów itd.). Dzięki szczegółowemu przygotowaniu projektu już na etapie konkretyzacji pomysłu możemy wystąpić do właścicieli gruntów o zgodę na przebieg szlaku, właścicieli urządzeń i obiektów o zgodę na zainstalowanie np. tablic informacyjnych, czy też w przypadku szlaków rowerowych umieszczenia tabliczek na słupach drogowych. Wszystkie uzgodnienia powinny mieć formę pisemną;

– **odpisy opinii gestorów** szlaków istniejących na projektowanej trasie przebiegu. Jeżeli szlak ma przebiegać na jakimś odcinku wspólnie z innym szlakiem, należy to uzgodnić z administratorem tego szlaku. Nie zaleca się, aby na szlaku pieszym wytyczać ścieżki rowerowe, co w niektórych miastach uzdrowiskowych jest nagminne (ryc. 7.4);

Ryc. 7.4 Na wytyczonym przez PTTK szlaku pieszym (czerwonym) wytyczono szlak rowerowy, który koliduje z ruchem pieszym, gdyż nie ma wydzielonego pasa dla pieszych. Oznakowanie szlaku rowerowego nawiązuje do obowiązujących obecnie szlaków międzynarodowych, dla których był zastrzeżony kolor zielony, fot. PTTK Kołobrzeg

– **źródła finansowania prac**. Przy projektowaniu i tworzeniu budżetu szlaku należy podać dokładnie źródła finansowania, a także wskazać możliwości utrzymania szlaku w następnych latach mając na względzie chociażby potrzebę odnawiania go co trzy–cztery lata. Decydując się na wytyczenie szlaku należy pamiętać, że nie jest to jednorazowy wydatek, a koszty konserwacji wykonywanej co trzy lata sięgają 90% kosztów pierwotnego znakowania.

Z doświadczeń urzędnika…

Współcześnie urządzenia mobilne pozwalają poruszać się po terenie bez specjalnego oznakowania. Można zaproponować trasę turystyczną (nieznakowaną), która będzie opisana na stronie internetowej i w przewodniku, wykreślona na mapie oraz w postaci odpowiedniej aplikacji, co znacznie obniży koszty przedsięwzięcia. W taki sposób można proponować wiele tematycznych tras krajoznawczych, kulturowych, historycznych, rekreacyjnych, przyrodniczych itp.

Stosunkowo łatwo pozyskiwane pieniądze unijne w latach 2007–2013 przeznaczano na stworzenie w skali kraju ogromnej liczby szlaków turystycznych. Wiele z nich powstało bez głębszego przemyślenia. Nie ma pewności, że ktoś z nich będzie korzystał, a niefachowe znakowanie niektórych wprowadza bałagan i dezinformację turystów.

Z powodu zróżnicowanego czasu eksploatacji poszczególnych elementów oznakowania szlaku oraz występowania aktów dewastacji i kradzieży konieczny jest stały monitoring ich stanu. Przynajmniej raz w roku, przed sezonem letnim, należy dokonać inwentaryzacji oznakowania i w przypadku stwierdzenia braków uzupełnić je w sposób umożliwiający turystom bezpieczne korzystanie z trasy. Co trzy, cztery lata konieczne jest odnawianie całego oznakowania malowanego.

W przypadku szlaków wytyczanych przez PTTK administrator nowo wyznakowanego szlaku występuje do Centralnej Bazy Szlaków Turystycznych o wpis do ewidencji i przyznanie numeru szlaku, w oparciu o sporządzony wniosek zawierający kserokopię mapki z przebiegiem nowego szlaku i odcinkowym przebiegiem szlaku, ślady (tracki) szlaku oraz współrzędne punktów. Wpis do kartoteki z przyznanym numerem szlaku jest równoznaczny z zatwierdzeniem wniosku o wyznakowanie szlaku.

7.3. Ogólne zasady wytyczania szlaków[1]

Ryc. 7.5 Centrum Kołobrzegu. Węzeł szlaków, początek pieszego szlaku zielonego. Drogowskazy i oznakowanie umieszczone na budynku administracji publicznej (za jej zgodą), fot. PTTK Koszalin

Szlaki lądowe powinny prowadzić istniejącymi ścieżkami i drogami o nieutwardzonej nawierzchni, a gdy zachodzi konieczność zachowania ciągłości szlaku, odcinek taki po drodze utwardzonej powinien być jak najkrótszy; szlaki rowerowe mogą prowadzić także po drogach o nawierzchni utwardzonej.

Szlak powinien zaczynać się (kończyć) przy przystankach komunikacji zbiorowej, w punktach węzłowych szlaków (ryc. 7.5), przy obiektach turystycznych (np. schroniskach, domach wycieczkowych) lub w innych łatwo dostępnych miejscach koncentracji ruchu turystycznego.

[1] Rozdział powstał na podstawie Instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK (2014). Pełna wersja *Instrukcji* znajduje się w załączniku nr 1. Regulacje PTTK mogą być traktowane jako uniwersalny wzór do zastosowania przez inne jednostki organizujące szlaki. Przykładowo, rozwiązania PTTK zostały wykorzystane w instrukcji szlaków nordic walking PFNW, znakowaniu szlaków na terenie parków narodowych i wielu gmin.

W miastach szlaki powinny zaczynać się przy końcowych, a wyjątkowo przy pośrednich przystankach komunikacji miejskiej. W mniejszych miejscowościach wszystkie szlaki powinny się schodzić w jednym miejscu.

Szlak powinien:

– przebiegać w sposób logiczny bez niepotrzebnego nadkładania drogi;

– być wyposażony w znaki i urządzenia informacyjne.

Szlak nie powinien:

– prowadzić tą samą drogą z innym rodzajem szlaku, np. pieszy z rowerowym lub jeździeckim, chyba że jest to konieczne, tylko na krótkim odcinku, i nie będzie zagrażać bezpieczeństwu turysty (w przypadku szlaków wielofunkcyjnych należy szczególnie zadbać o bezpieczeństwo, pierwszeństwo na nich powinni mieć zawsze turyści piesi);

– prowadzić wspólnie z innym szlakiem na odcinku dłuższym niż 3 km;

– rozwidlać się lub krzyżować ze szlakiem tego samego koloru, także dochodzącym do granicy z terenu innego państwa.

Ze względów bezpieczeństwa w okresie zimowym niektóre szlaki piesze górskie są czasowo zamykane, natomiast w celach ochrony przyrody (gatunków roślin czy ptaków i zwierząt) niektóre szlaki mogą być czasowo wyłączone z użytkowania turystycznego, np. podczas wylęgu.

7.6. Tablice informacyjne w Karkonoskim P. Narodowym

Należy unikać równoległego przebiegu szlaków tego samego koloru w niewielkiej od siebie odległości.

Ścieżki spacerowe w pobliżu większych miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych powinny mieć formę pętli.

Ścieżki przyrodnicze i dydaktyczne mogą być wykonywane na zlecenie właściciela lub zarządcy terenu i są przez niego finansowane. Ich przebieg, treść krajoznawcza i naukowa ustalane są przez zleceniodawcę. Ścieżki te winny zawierać informacje identyfikujące podmiot zarządzający.

Z doświadczeń urzędnika…

Nowy szlak winien być poprowadzony logicznie, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa (np. mały ruch na drodze, odpowiednio szerokie pobocze, równe podłoże itp.) Szlak powinien wpasowywać się w system szlaków na danym obszarze, wiązać atrakcje turystyczne z infrastrukturą (turyści nie tylko zwiedzają, ale też jedzą czy śpią!). Powinien nawiązywać do punktów węzłowych szlaków, gdzie znajdują

się obiekty krajoznawcze, usługi, krzyżują się drogi, znajdują się większe ośrodki osadnicze czy miejsca połączeń komunikacyjnych. Należy udowodnić, że szlak ma służyć turystom, a nie być efektem pragnień i ambicji jego twórcy. Praktyczne jest też sklasyfikowanie trasy jako krajoznawczej lub rekreacyjnej, czy wręcz sportowej.

Problematyczne jest łączenie szlaków pieszych z rowerowymi. Na nizinach wiele szlaków pieszych wykorzystują rowerzyści, szczególnie jeżdżący na rowerach terenowych oraz rekreanci. Instrukcja PTTK pozwala na funkcjonowanie „szlaku pieszego z możliwością przejazdu rowerem". Na obszarach zabudowanych dopuszcza się drogę (ścieżkę) pieszo-rowerową.

Szlak powinien być obudowany w infrastrukturę. Jest to nie tylko oznakowana trasa, ale także: zbudowana przy niej infrastruktura informacyjna (tablice, drogowskazy), mapy, aplikacje mobilne strony internetowej, miejsca odpoczynku (wiaty, ławy, stoły, oparcia na rowery), parkingi dla samochodów. Dla długich tras powinna być uwzględniona: baza noclegowa, żywieniowa, infrastruktura krajoznawcza, punkty widokowe, parkingi dla rowerów (bezpieczne) przy obiektach, które się zwiedza. Ponadto infrastruktura techniczna: wypożyczalnie, serwis, sklepy ze sprzętem turystyczno-rekreacyjnym. Ważna jest także możliwość przewozu rowerów (lub innego sprzętu turystycznego, np. nart) w komunikacji publicznej: autobusem, pociągiem, tramwajem.

Infrastruktura na szlaku i wokół niego służy różnym grupom użytkowników – turyści korzystają z bazy sportowej, a mieszkańcy z bazy turystycznej.

Nieco inną specyfiką charakteryzują się szlaki kajakowe. Teoretycznie kajakiem można pływać po wszystkich rzekach i jeziorach, o ile pozwala na to stan wody, ale na większości z nich występują różnego rodzaju utrudnienia (naturalne lub sztuczne). Trudności na szlaku kajakowym – przeszkody występujące na rzece (kamienne bystrza, szybki nurt, drzewa, jazy zapory, filary mostów i inne) – wymagają od kajakarza określonych umiejętności niezbędnych do ich bezpiecznego pokonywania, a instytucje znakujące zobowiązane są do szczególnej dbałości o właściwe wytyczenie i oznakowanie szlaku na takiej rzece (jeziorze). Ważna jest również infrastruktura towarzysząca szlakowi kajakowemu.

Własność i sposób użytkowania przystani i pól biwakowych

W przypadku przystani zlokalizowanych na gruntach prywatnych zasady użytkowania pola i przystani ustalane są przez właściciela. Również w przypadku gruntów publicznych – decydujące znaczenie ma tu regulamin / zasady ustalone przez użytkownika gruntów, którym może być np. nadleśnictwo lub lokalny samorząd. Jednocześnie właściciele prywatni oraz publiczni są zobowiązani do przestrzegania przepisów np. prawa wodnego, wymagających m.in. zapewnienia wolnego dostępu do brzegów rzek i jezior, czy sporządzania operatów wodnoprawnych dla inwestycji wpływających na gospodarkę wodną. Wszelkie działania nad wodami publicznymi (do których zaliczają się wody płynące) wymagają prowadzenia odpowiednich uzgodnień z instytucjami takimi, jak Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, a w przypadku, gdy inwestycja dotyczy również wałów i wpływa na bezpieczeństwo powodziowe, również z Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych.

Działania na obszarach leśnych wymagają ustaleń z Lasami Państwowymi, a na obszarach chronionych również z właściwymi w danym zakresie jednostkami, takimi jak regionalna dyrekcja ochrony środowiska czy dyrekcja parku krajobrazowego/

narodowego. Przedsięwzięcia związane z zagospodarowaniem okolic elektrowni wodnych wymagają uzgodnień z operatorem elektrowni, w niektórych przypadkach zgodnie z prawem energetycznym. Wreszcie, wszelkie działania inwestycyjne związane z budową, rozbudową, modernizacją i rozbiórką obiektów budowlanych wymagają przeprowadzenia odpowiednich procedur uwzględniających przepisy prawa budowlanego, planowania przestrzennego itp.

Uwarunkowania wynikające z dostępności komunikacyjnej szlaków kajakowych

Szlaki kajakowe przebiegają zwykle przez słabo dostępne tereny, z dala od dróg i linii kolejowych. Dostępność szlaków wodnych z lądu jest często ograniczona z uwagi na trudny teren, zarośla, niski stopień urbanizacji większości dolin rzecznych czy ich zabagnienie. Z tego powodu dla każdego szlaku najważniejsze są tzw. punkty dostępu: miejsca rozpoczynania i kończenia spływów, oraz punkty etapowe, w których uczestnicy mogą przerwać spływ (nocując lub odjeżdżając ze szlaku kajakowego). Zwykle są one lokalizowane w dogodnych miejscach: przy mostach drogowych, w pobliżu przystanków komunikacji miejskiej i w pobliżu sklepów i obiektów noclegowych. Kajakarz, w zależności od swojego doświadczenia oraz trudności i uciążliwości szlaku, jest w stanie przepłynąć dziennie od kilku do kilkunastu, a w sprzyjających warunkach do około 30 km dziennie.

Jednak w przypadku załamania pogody lub sytuacji niespodziewanych, np. wywrotki i konieczności suszenia wyposażenia lub kontuzji jednego z uczestników spływu, może nastąpić potrzeba udania się do najbliższej przystani w celu przerwania spływu. Dlatego przystanie kajakowe powinny być na szlakach docelowo rozmieszczone w odległości około 10 km od siebie.

Trwałość i odporność na warunki atmosferyczne wymusza fakt zlokalizowania wielu takich obiektów w miejscach wilgotnych i zalesionych. W związku z tym np. elementy drewniane powinny być umiejscowione w ziemi za pośrednictwem fundamentów betonowych, co ograniczy gnicie u podstawy, drewno powinno być odpowiednio impregnowane, a wszystkie elementy systematycznie konserwowane i naprawiane.

Odporność na wandalizm jest również niezbędna, gdyż wiele z tych obiektów znajduje się na terenach odludnych, pozbawionych stałego dozoru. Wynika z tego potrzeba trwałego wiązania małej infrastruktury z podłożem (wmurowanie na betonowym fundamencie), dążenie do wykorzystania elementów masywnych (pnie drzewa, kloce), nawet kosztem estetyki. Z kolei ograniczoną ingerencję w środowisko naturalne i krajobraz wymusza lokalizacja większości obiektów na terenach chronionych i cennych przyrodniczo, w tym objętych ochroną jako obszary Natura 2000 oraz parki krajobrazowe.

W trosce o walory krajobrazowe nie należy ingerować w dolinę rzeki poprzez lokalizację obiektów wielkogabarytowych. Stosować się powinno przede wszystkim materiały naturalne (piasek, kamienie, żwir), zamiast metalu, tworzyw sztucznych czy betonowej kostki brukowej. Obiekty infrastruktury powinny być rozmieszczone w harmonijny sposób w przestrzeni, z uwzględnieniem ukształtowania terenu, istniejącej roślinności oraz minimalizacji ingerencji w środowisko przyrodnicze, szczególnie brzegu rzeki. Niewskazane są m.in. betonowe, masywne pomosty i metalowe barierki lub płoty czy plastikowe daszki lub kosze na śmieci.

Ewentualne nasadzenia roślin (np. jako elementu zagospodarowania terenu, osłony śmietnika, sanitariatu w formie pergoli) na terenie budowanych obiektów infrastruktury turystycznej prowadzone powinny być wyłącznie gatunkami rodzimymi, w żadnym wypadku obcymi gatunkami inwazyjnymi.

Funkcjonalność i prostota wykonania są uwarunkowane niewielkimi potrzebami turystów kajakowych. Nie oczekują oni od infrastruktury nic poza wygodą i zapewnieniem bezpieczeństwa. Oczywiście wskazana jest równoczesna dbałość o detale i estetykę wykonania, lecz są one drugorzędne w stosunku do funkcjonalności i prostoty konstrukcyjnej. Ponadto proste, solidne elementy nie zachęcają do dewastacji i kradzieży elementów infrastruktury.

Zgodność ze specyfiką regionu, jego architekturą i tożsamością oraz standardami regionalnymi wynika z potrzeby tworzenia regionalnej identyfikacji elementów infrastruktury turystycznej, przyczyniającej się do tworzenia tożsamości i wizerunku obszaru. Nie jest wskazane nadmierne inwestowanie w infrastrukturę, którą charakteryzuje niska stopa zwrotu i jest często budowana ze środków publicznych. W związku z koniecznością częstego odnawiania i napraw wskazane jest też, aby elementy infrastruktury miały charakter modułowy, powtarzalny i łatwy do wymiany. Ogranicza to również ryzyko kradzieży.

Źródło: Koncepcja zagospodarowania szlaków wodnych województwa pomorskiego dla turystyki kajakowej, Gdańsk 2013.

Interesującym przykładem w zakresie tworzenia i zarządzania szlakami turystycznymi może być metodologia *greenways*[2]. Zielone szlaki (*greenways*) to wielofunkcyjne szlaki służące niezmotoryzowanym użytkownikom, prowadzące wzdłuż naturalnych korytarzy, historycznych tras handlowych, rzek i kolei. Są zarządzane przez miejscowe społeczności w celu pobudzania zrównoważonego rozwoju i promocji zdrowego stylu życia. Zielone szlaki tworzą ramy dla realizacji lokalnych inicjatyw społecznych i projektów związanych z ochroną przyrody i krajobrazu, zachowaniem dziedzictwa kulturowego, turystyką przyjazną dla środowiska i zrównoważonym transportem. *Greenways* odpowiadają na potrzeby zarówno mieszkańców, jak i zwiedzających oraz wnoszą pozytywny wkład w ożywianie gospodarki lokalnej[3].

7.3. 1. Metodologia tworzenia szlaków Greenways

Podstawowe elementy składowe zielonego szlaku

1. Oznakowana główna oś – *backbone trail*

   Główna oś łączy miejsca atrakcyjne pod względem krajoznawczym, przyrodniczym, kulturowym i historycznym. Szlak powinien był wyposażony w małą infrastrukturę – miejsca wypoczynkowe, spójne graficznie tablice informacyjne z mapami i logo szlaku. Szlaki rowerowe powinny prowadzić drogami o utwardzonej powierzchni o niskim natężeniu ruchu samochodowego. Modelowe szlaki greenways, zgodnie ze standardami zachodnioeuropejskimi, prowadzą specjalnie wybudowanymi ścieżkami, które są bezpieczne i nie kolidują z ruchem samochodowym.

[2] http://www.greenways.pl/pl/program-greenways-w-polsce.

[3] „Deklaracja z Sopron", Environmental Partnership for Sustainable Development, 1 lipca 2006 r.

2. Oznakowana sieć różnorodnych tematycznych szlaków i pętli lokalnych
   Szlaki i pętle lokalne wpisane są w główną oś zielonego szlaku. Są to ścieżki i trasy rowerowe, piesze, konne, wodne, dla narciarstwa biegowego, bryczek konnych itd. Służą rekreacji, interpretacji dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego oraz edukacji ekologicznej.

3. Produkt turystyczny zgodny z zasadami turystyki zrównoważonej
   Na zielonym szlaku oferowane są specjalistyczne produkty turystyczne dla turystów indywidualnych lub grup zorganizowanych. Ważnym składnikiem każdej oferty są wydawnictwa turystyczne – mapy i przewodniki.

4. Partnerstwo w regionie i koordynator szlaku
   Każdy zielony szlak jest realizowany przez grupę partnerów składającą się z organizacji pozarządowych, samorządów lokalnych i firm. Partnerzy podpisują deklarację udziału w projekcie i wybierają głównego koordynatora szlaku oraz koordynatorów lokalnych (w przypadku szlaków długodystansowych).

5. Lokalne inicjatywy na rzecz ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego
   Na zielonym szlaku prezentowane są lokalne inicjatywy społeczne, projekty, które realizują pełni pasji i kreatywności ludzie – liderzy organizacji pozarządowych, animatorzy kultury, artyści, twórcy ludowi, dzieci i młodzież, nauczyciele, przedsiębiorcy i in.

Etapy tworzenia zielonych szlaków

I etap: Organizacja

– określenie pomysłu na szlak (temat, myśl przewodnia, zasięg geograficzny), pozyskanie partnerów z trzech sektorów: społecznego, publicznego oraz gospodarczego;
– opracowanie i podpisanie deklaracji współpracy zawierającej wizję projektu,
– wybór koordynatora szlaku oraz koordynatorów lokalnych (koordynatorów odcinków szlaków w przypadku tras długodystansowych);
– wybór nazwy szlaku i opracowanie logo;
– przygotowanie koncepcji przebiegu szlaku;
– opracowanie audytu turystycznego w konsultacji z partnerami (inwentaryzacja atrakcji przyrodniczych i kulturowych, imprez kulturalnych i artystycznych, bazy turystycznej, lokalnych produktów i inicjatyw społecznych).

II etap: Wizualizacja

– opracowanie projektu technicznego oznakowania szlaku;
– włączenie do partnerstwa samorządów lokalnych, w tym władz dużych miast na szlaku;
– pozyskanie środków finansowych na wizualizację szlaku, oznakowanie głównej nitki szlaku i tematycznych pętli regionalnych (oznakowanie kierunkowe i informacyjne wykorzystujące logo szlaku greenways).

III etap: Promocja i sprzedaż produktu turystycznego

– opracowanie pomysłów na oferty/produkty turystyczne na szlaku wraz z segmentacją rynku;
– pozyskanie partnerów z branży turystycznej – opracowanie produktu turystycznego i jego sprzedaż na rynku;
– przygotowanie, publikacja i dystrybucja materiałów informacyjno-promocyjnych (mapy, przewodniki, informatory, strony www) – na początku najważniejsza jest mapa szlaku oraz strona www (!).

IV etap: Wspieranie lokalnych inicjatyw

– zapewnienie finansowania lokalnych projektów na rzecz ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego
– szlak greenways musi być wypełniony lokalnymi inicjatywami angażującymi społeczności lokalne (jest to jeden z jego głównych wyróżników). Najbardziej popularnymi lokalnymi inicjatywami na szlakach greenways są m.in.: imprezy kulturalne i artystyczne, galerie i sklepy lokalnych produktów, warsztaty rzemieślników i artystów, ekomuzea, szkolne ostoje przyrody, ośrodki edukacji ekologicznej itd.

V etap: Tworzenie infrastruktury szlaku

– tworzenie małej infrastruktury wokół szlaków, takiej jak: miejsca wypoczynkowe, tablice i punkty informacyjne itd.;
– włączanie gestorów bazy noclegowej i żywieniowej w inicjatywę szlaku; zachęcanie branży turystycznej do pozyskiwania zielonych certyfikatów oraz podnoszenia jakości i kategorii swoich usług;
– docelowo: pozyskiwanie środków finansowych na etapowe budowanie ścieżek niekolidujących z ruchem samochodowym, którymi będzie biegła główna oś szlaku. W pierwszej kolejności należy zadbać o odcinki szlaku przy dużych miastach wprowadzające i wyprowadzające podróżujących do miast.

Kryteria klasyfikacji *greenways*

W Europie Środkowo-Wschodniej występują trzy główne kategorie zielonych szlaków:

1) długodystansowe zielone szlaki (*long-distance greenways*),

2) lokalne zielone szlaki (*local greenways*),

3) miejskie zielone szlaki (*urban greenways*).

Kryteria wyznacznia zielonych szlaków – *greenways* (CEG)

Istnieją dwa poziomy kryteriów zielonych szlaków – *greenways*: kryteria ogólne (dotyczące wszystkich kategorii zielonych szlaków) oraz kryteria szczegółowe (odnoszące się do poszczególnych kategorii zielonych szlaków).

A. kryteria ogólne (*general criteria*): zielony szlak – greenways to oznakowana w terenie trasa, która posiada odrębną nazwę (zawierającą słowo „zielony szlak" lub „*greenway*"), logo oraz motyw/temat przewodni. Informacje o szlaku są udostępnione w formie ulotek/map/przewodników, szlak posiada swoją stronę internetową oraz system informacji wzdłuż trasy (tablice i punkty informacyjne itd.). Szlak spełnia podstawowe kryteria bezpieczeństwa, szczególnie dla rowerzystów i pieszych, oraz jest rozwijany i zarządzany przez wiodącego koordynatora (np. organizacja, instytucja, samorząd lokalny) w porozumieniu i we współpracy z innymi partnerami z regionu. Szlak jest częścią istniejących lub projektowanych strategii oraz planów rozwoju transportu i turystyki, wpisuje się w sieć komunikacyjną i turystyczną regionu oraz poszczególnych gmin oraz jest powiązany z systemem transportu publicznego.

B. kryteria szczegółowe (*specific criteria*):

1) długodystansowe zielone szlaki (*long-distance greenways*)

Długodystansowy zielony szlak łączy kraje, regiony i główne miasta. Podstawowym jego celem jest rozwój turystyki zrównoważonej (najczęściej turystyki rowerowej, ale także wodnej, pieszej, konnej). Długodystansowe zielone szlaki muszą spełniać kryteria zarówno infrastrukturalne, jak i funkcjonalne.

a. kryteria infrastruktualne:

– zielony szlak łączy atrakcje przyrodnicze i kulturowe, miejsca ciekawe pod względem krajoznawczym, przyrodniczym, kulturowym, historycznym i społecznym – nie rzadziej niż co 15 km;

– na szlaku znajdują się miejsca wypoczynkowe – minimum co 20 km;

– na szlaku znajdują się węzłowe punkty turystyczne z dostępną bazą noclegową i żywieniową – nie rzadziej niż co 30 km;

– informacje o szlaku (w formie ulotek, broszur, przewodników, map itd.) są dostępne w punktach informacji turystycznej na szlaku oraz w sąsiednich regionach;

– szlak prowadzi bezpiecznymi trasami, odseparowanymi od transportu zmotoryzowanego lub spokojnymi drogami o niskim natężeniu ruchu;

– przynajmniej 90% szlaku posiada utwardzoną nawierzchnię umożliwiającą przejazd rowerem o każdej porze roku (dotyczy szlaków rowerowych).

b. kryteria funkcjonalne:

– w każdym mieście/wsi oraz przy atrakcji turystycznej, przez którą przebiega szlak, znajduje się przynajmniej jedna tablica informacyjna opisująca szlak oraz miejsce;
– na szlaku znajduje się przynajmniej jeden punkt dystrybucji lokalnych produktów (sklep, warsztat, galeria itd.);
– na szlaku znajduje się przynajmniej jeden punkt degustacji lokalnej/regionalnej kuchni (potrawy lub napoje);
– szlak oferuje możliwość zobaczenia/zwiedzenia przynajmniej jednej lokalnej inicjatywy na rzecz ochrony i interpretacji dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego;
– szlak prowadzi przez centra wsi/miasteczek i miast lub centra te połączone ze szlakiem za pomocą oznakowanej jego odnogi/pętli;
– na szlaku dostępny jest przynajmniej jeden produkt turystyczny oferowany przez lokalnego/regionalnego touroperatora.

2) lokalne zielone szlaki (*local greenways*)

Lokalny zielony szlak jest krótszą trasą tworzoną w większości na terenach wiejskich. Głównym celem takiego szlaku jest rozwój turystyki i rekreacji jednodniowej lub weekendowej oraz edukacja i interpretacja dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Lokalne zielone szlaki najczęściej służą turystyce pieszej, rowerowej, konnej, narciarskiej (narciarstwo biegowe i przełajowe itd.).

Kryteria wyróżniania:

– Na szlaku znajduje się przynajmniej jedna tablica informacyjna (jeśli szlak jest pętlą) lub dwie tablice informacyjne (w przypadku szlaków liniowych);
– Na szlaku znajduje się przynajmniej jeden punkt wypoczynkowy i/lub punkt fitness;
– Szlak prowadzi od, do i przez centra wsi/miasta (w stosownych przypadkach);
– Dojazd do czoła/początku szlaku jest możliwy za pomocą transportu publicznego.

3) miejskie zielone szlaki (*urban Greenways*)

Miejski zielony szlak to wielofunkcyjna ścieżka (dla pieszych, rowerzystów, rolkarzy, osób na wózkach inwalidzkich itd.) zbudowana wzdłuż

rzeki, potoku, opuszczonego traktu kolejowego lub naturalnego korytarza w przestrzeni miejskiej (park, teren zielony itd.). Głównym celem zielonych szlaków miejskich jest bezpieczny transport, rekreacja oraz interpretacja dziedzictwa.

Kryteria wyróżniania:

– Przynajmniej 90% szlaku posiada utwardzoną nawierzchnię;
– Szlak stanowi korytarz komunikacyjny utworzony na niezależnej od transportu drogowego ścieżce służącej niezmotoryzowanym, łagodnym formom transportu;
– Nachylenie szlaku (wielkości 0 lub kilka stopni) pozwala na korzystanie z niego przez wiele typów użytkowników, w tym osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich;
– Na szlaku znajduje się przynajmniej jedna tablica informacyjna (jeśli szlak jest pętlą) lub dwie tablice informacyjne (w przypadku szlaków liniowych);
– Na szlaku znajduje się przynajmniej jeden punkt wypoczynkowy i/lub punkt fitness.

Źródło: www.greenways.pl/pl/metodologia-greenways.

7.4. Centralna Baza Szlaków Turystycznych PTTK

W ostatnich kilkunastu latach znakowaniem szlaków turystycznych zaczęły się zajmować różne instytucje i jednostki samorządowe. Powstało wiele nowych tras i ścieżek skierowanych do różnego rodzaju turystów, często tematycznych czy edukacyjnych. Szlaki te były i są znakowane nie zawsze z zachowaniem podstawowych standardów. Brakuje również możliwości albo świadomości, że trzeba utrzymywać i odnawiać powstałe szlaki. Czynniki te doprowadziły do pewnej dezinformacji w istniejącej sieci szlaków. Są miejsca, gdzie oznaczeń w terenie nie ma, mimo że pokazywane są na mapach, i odwrotnie – poprawnie wymalowane znaki nie znajdują swojego odzwierciedlenia w wydawnictwach kartograficznych i zwyczajnie nikt o nich nie wie. Taki stan rzeczy sprawił, że konieczne stało się rozpoczęcie procesu inwentaryzacji szlaków turystycznych w terenie, czyli dokładnego zmierzenia i zlokalizowania wszystkich znakowanych szlaków oraz punktów istotnych dla turysty.

Prace inwentaryzacyjne zostały rozpoczęte w 2008 r. na terenie województwa małopolskiego. Działania te zmierzają do stworzenia pełnej bazy danych o szlakach, która będzie wygodnym narzędziem pomagającym turystom w planowaniu i nawigacji wycieczek, natomiast instytucjom zarządzającym szlakami, w tym przede wszystkim PTTK, ułatwi koordynację i planowanie prac znakarskich.

Inwentaryzacja szlaków turystycznych w województwie małopolskim ma służyć stworzeniu pełnej bazy danych o stanie wszystkich szlaków turystycznych w regionie, która umożliwi koordynację rozwoju sieci szlaków, ułatwi ujednolicenie znakowania i przyczyni się do lepszego utrzymania infrastruktury.

Ryc. 7.7. Banner geoportalu, za: www.molopolska.szlaki.pttk.pl

Zebranie danych GPS na szlakach to pierwszy krok do stworzenia zintegrowanego systemu informacji na temat szlaków, przydatnego zarówno jednostkom znakującym, jak i turyście szukającemu rzetelnej i aktualnej informacji dotyczącej szlaku i tego, co na nim się znajduje.

Równocześnie dane zebrane za pomocą odbiorników GPS, przetworzone i zaprezentowane w atrakcyjny sposób, mogą posłużyć do promocji aktywnej turystyki na szlakach, a tym samym do popularyzacji atrakcji województwa małopolskiego.

Inwentaryzacja szlaków. Podstawowym narzędziem inwentaryzacyjnym są odbiorniki GPS. Pozwalają one na lokalizację oraz zapis danych z terenu – przestrzennych danych geograficznych w postaci:

- śladów (tracków) – włączone urządzenie zapisuje trasę przejścia po szlaku, czyli dokładny jego przebieg;
- punktów (waypointów) – GPS rejestruje współrzędne miejsca, w którym się znajduje, przy użyciu odpowiedniej funkcji można je zapisać jako punkt.

Każdy szlak objęty inwentaryzacją jest przemierzany przez osobę trakującą, a jego przebieg jest zapisywany przez urządzenie w postaci plików w formacie gpx. Podobnie ważne punkty na szlaku. Ślady i punkty są zgrywane w postaci plików na komputer i stanowią surowe dane, które są podstawą bazy danych. Następnie zostają poddane szczegółowej obróbce za pomocą profesjonalnego oprogramowania GIS.

Do roku 2014 w ramach działań PTTK, koordynowanych przez Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie, zinwentaryzowane zostały wszystkie szlaki województwa małopolskiego, szlaki górskie PTTK w wo-

jewództwie dolnośląskim, znaczna część szlaków PTTK w województwie mazowieckim oraz kilka ważnych długodystansowych szlaków PTTK o znaczeniu ponadregionalnym. Podobne rozwiązania zastosował już Karkonoski Park Narodowy (http://geoportal.kpnmab.pl/imap), a planuje administrator szlaków Szlak Rowerowy Polski Wschodniej Green Velo (www.greenvelo.pl, Wilk-Grzywna 2014). Wszystkie te działania były możliwe dzięki wsparciu finansowemu urzędów marszałkowskich poszczególnych województw, Ministerstwa Sportu i Turystyki oraz funduszy unijnych.

Wykorzystanie danych pochodzących z inwentaryzacji. Surowy ślad zgrany z odbiornika GPS to dopiero początek. Plik taki należy odpowiednio przygotować, aby mógł się stać elementem bazy danych. Służy do tego oprogramowanie GIS (Geograficzne Systemy Informacyjne) – zaawansowany pakiet programów umożliwiający analizę przestrzenną danych.

Ślady wymagają wyczyszczenia z błędów pomiaru wynikających z niedokładności GPS oraz błędów osób inwentaryzujących, polegających na zagubieniu szlaku, zboczeniu z trasy itd. Każdy odcinek szlaku należy oddzielnie sprawdzić. Następnie tworzy się odpowiednie tabele atrybutowe, które pozwolą na właściwe sortowanie danych dotyczących szlaków. Podobne operacje wykonuje się dla wszystkich zarejestrowanych punktów. Tak przygotowane dane mogą zostać zaimportowane do bazy danych.

Narzędzia służą do obsługi bazy danych. Baza danych szlaków turystycznych może być obsługiwana na trzech poziomach. Najbardziej zaawansowany, umożliwiający edycję danych, dodawanie nowych oraz ich dogłębną analizę przestrzenną, jest możliwy na poziomie jednostki obsługującej bazę danych za pomocą oprogramowania GIS.

Kolejne dwa poziomy dostępu do danych o szlakach stanowią:

- platforma dla jednostek zarządzających szlakami i zajmujących się ich odnawianiem w obrębie PTTK, czyli oddziałów PTTK znakujących szlaki turystyczne, oraz
- portal dostępny dla każdego turysty, który pragnie dowiedzieć się czegoś o szlakach, zaplanować wycieczkę czy sprawdzić, gdzie był.

Korzystanie z bazy danych na tych dwóch poziomach możliwe jest za pośrednictwem zwykłej przeglądarki internetowej z każdego komputera podłączonego do Internetu.

Aktualnie można już korzystać z geoportalu dla województwa małopolskiego. Wykorzystując jego funkcjonalność można w łatwy sposób zaplanować wycieczkę, zobaczyć jej przebieg, obliczyć długość trasy, czas przejścia, przewyższenie i wiele innych. Znakarze po zalogowaniu mogą w łatwy sposób planować prace znakarskie na swoim terenie, analizując do tej pory wykonane remonty.

Dane w geoportalu mają warstwy:

a) wektorowe – warstwa z przebiegiem szlaków, warstwa ze stanowiskami drogowskazowymi, warstwa z pozostałymi obiektami punktowymi, regiony fizycznogeograficzne i turystyczne, DEM – model wysokości;
b) rastrowe – opracowanie IGiGP UJ, mapa Compass, serwisy zewnętrzne – Bing, Open Street Map, WMS: Geoportal.gov.pl, MIIP.

Funkcjonalność geoportalu:

Nawigacja – przesuwanie mapy, zmiana powiększenia, wyśrodkowanie mapy przez wskazanie wybranego punktu.

Identyfikacja i wyszukiwanie – wyświetlanie opisu wybranego na mapie szlaku i obiektu punktowego, wyszukiwanie szlaków przez podanie nazwy topograficznej miejsca, przez który szlak prowadzi, wyświetlanie współrzędnych wybranego punktu.

Analizy przestrzenne – analiza widoczności, pomiar odległości pomiędzy wybranymi punktami, zróżnicowanie wysokości na wybranym odcinku szlaku lub narysowanym profilu, analiza sieciowa.

Geoportal stanowi doskonałe narzędzie do poruszania się po zasobach bazy danych szlaków turystycznych. Za pośrednictwem komputera i przeglądarki internetowej pozwala na szybki i łatwy dostęp do informacji o szlakach województwa małopolskiego.

W połączeniu z profesjonalnym oprogramowaniem ArcGIS do analizy danych geograficznych pozwoli na profesjonalne zarządzanie siecią szlaków turystycznych, co ułatwi koordynacje prac znakarskich i możliwość łatwego planowania prac na szlakach.

Istnienie i sprawne funkcjonowanie Centralnej Bazy Szlaków Turystycznych, której zaczątkiem jest powstający geoportal dla województwa małopolskiego, ma sprawić, że szlaki będą lepiej zarządzane, utrzymane, bezpieczniejsze, a turyści poruszający się po nich będą chętniej odwiedzać region i cieszyć się z aktywnego spędzania czasu.

7.5. Etapy powstawania szlaków turystycznych

Szlaki turystyczne jako zjawisko przestrzenne stanowią zarówno element zagospodarowania turystycznego, jak i dostępności komunikacyjnej walorów krajoznawczych. Celowe jest dążenie do uznania znakowanych szlaków turystycznych za elementy zagospodarowania przestrzennego i wprowadzenia ich do wszelkich planów zagospodarowania.

Syntetyczne informacje charakteryzujące poszczególne etapy tworzenia w kontekście różnorodności szlaków turystycznych prezentuje tab. 7.1. Charakteryzuje ona poszczególne etapy, do których należą:

– etap 1 – ocena zasadności wytyczenia nowego szlaku,
– etap 2 – projektowanie szlaku,
– etap 3 – realizacja projektu,
– etap 4 – funkcjonowanie szlaku.

Aktualnie żadna instytucja nie dysponuje pełną informacją na temat liczby, długości, charakteru czy przebiegu szlaków turystycznych. Wprowadzenie obowiązku ewidencjonowania wszystkich znakowanych szlaków, bez względu na to, kto je wyznakował, ułatwiłoby i zoptymalizowało planowanie wydatków na ich utrzymanie, a także umożliwiło udzielanie rzetelnej informacji turystycznej. Z kolei analiza przestrzenna poszczególnych rodzajów znakowanych szlaków pozwoliłaby na kolejne działanie, a mianowicie na zbadanie wielkości ruchu turystycznego, co w rezultacie wskazałoby dalsze możliwości rozwoju konkretnego szlaku bądź podjęcia decyzji o jego likwidacji.

Jak już wspomniano w rozdziale 5, konieczne jest kompleksowe uregulowanie problematyki szlaków turystycznych w odrębnej ustawie, która całościowo powinna normować zagadnienia wyznaczania, znakowania i konserwacji szlaków turystycznych, jak również określić podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo na szlakach, obowiązki użytkowników tych szlaków, jak również określić odpowiedzialnych za szkody wyrządzone turystom korzystającym ze szlaków.

Z doświadczeń urzędnika…

Szlak może tworzyć i utrzymywać na swoim terenie każdy z samorządów. Mogą je tworzyć stowarzyszenia (PTTK, LGD, LOT, inne lokalne lub regionalne), znając źródło finansowania i konserwacji. Uzasadnienie celowości istnienia szlaku i jego kosztów interesuje finansującego szlak (mogą to być środki samorządów, stowarzyszeń, fundusze unijne). Jeśli argumentacja za jego utworzeniem zostanie przyjęta i w budżecie znajdą się pieniądze na ten cel, rozpoczyna się już droga administracyjna.

Realizację projektu musi poprzedzać przygotowanie dokumentacji technicznej przebiegu szlaku (opis oznakowania, ścieżka GPS, mapa) wraz z określeniem kosztów budowy i konserwacji. Następnie należy uzyskać zgodę na przebieg szlaku od zarządców (właścicieli) dróg. W przypadku jej braku na jakimś fragmencie szlaku, trzeba wprowadzić korekty w dokumentacji. Tak samo należy postąpić w przypadku przebiegu szlaku przez tereny należące do Lasów Państwowych i obszarów chronionych czy samorządów gminnych. W przypadku szlaku rowerowego, po ustaleniu jego przebiegu, trzeba uzyskać pozwolenie od zarządcy (właściciela) drogi i policji na podwieszanie znaków, czyli potrzebny jest dokument zwany „zmianą organizacji ruchu". Kolejnym etapem jest określenie operatora lub „właściciela" szlaku oraz zdefiniowanie odpowiedzialności za ewentualne roszczenia z powodu wypadków. Takim dokumentem jest oświadczenie instytucji tworzącej szlak.

Tab. 7.1. Zasady projektowania i funkcjonowania szlaków turystycznych

Etap I – Ocena zasadności wytyczenia nowego szlaku

Wyszczególnienie	*Szlaki turystyki aktywnej*	*Szlaki kulturowe*	*Drogi (np. spacerowe, rowerowe)*	*Inne szlaki (np. turystyki specjalistycznej)*
Inwentaryzacja istniejących szlaków	Wymagana	Nie ma potrzeby	Wymagana	Wymagana
Badanie stopnia wykorzystania istniejących szlaków	Wymagane	Wskazane	Wymagane	Wymagane
Inwentaryzacja walorów przyrodniczych	Wymagane, w zależności od rodzaju szlaków	Niekonieczne, ale przydatne	Wskazane, w zależności od rodzaju szlaku (drogi)	Wskazane
Inwentaryzacja walorów antropogenicznych	Wskazana	Wymagana (niezbędna)	Wskazana	Przydatna
Inwentaryzacja oznakowania	Wymagane sprawdzenie m.in. stanu oznakowania	Wymagane sprawdzenie m.in. tablic informacyjnych	Wymagane sprawdzenie m.in. stanu oznakowania	Wymagane sprawdzenie m.in. stanu oznakowania, w przypadku szlaków skitourowych – miejsc dozwolonych
Inwentaryzacja elementów zagospodarowania szlaku	Wymagane sprawdzenie stanu infrastruktury , dojazdu, miejsc parkingowych, elementów sanitacji	Wymagane sprawdzenie stanu miejsc parkingowych, wypoczynkowych przy obiekcie, IT, elementów sanitacji	Wymagane sprawdzenie elementów małej infrastruktury (stojaki na rowery, miejsca odpoczynku)	Wymagane sprawdzenie stacji narciarskich (istotnego zagospodarowania), elementów sanitacji
Wskazanie instytucji zarządzających szlakiem	Identyfikacja podmiotu(-ów) zarządzających/odpowiadających za szlak (ile podmiotów)	Identyfikacja podmiotu(-ów) zarządzających/odpowiadających za szlak (ile podmiotów)	Identyfikacja podmiotu(-ów) zarządzających/odpowiadających za szlak (ile podmiotów)	Identyfikacja podmiotu(-ów) zarządzających/odpowiadających za szlak (ile podmiotów)
Przewidywanie ewentualnych konfliktów: władze – mieszkańcy – użytkownicy	Udostępnianie terenów, zwiększony ruch turystyczny wielu zarządzających, brak lidera, odpowiedzialność za bezpieczeństwo na szlaku	Wielu zarządzających, często brak lidera, instytucji wiodącej	Nadmierny ruch turystyczny (m.in. drogi rowerowe)	Udostępnianie terenów, zwiększony ruch turystyczny, odpowiedzialność za bezpieczeństwo na szlaku

Etap II – Projektowanie szlaku

Wyszczególnienie	*Szlaki turystyki aktywnej*	*Szlaki kulturowe*	*Drogi (np. spacerowe, rowerowe)*	*Inne szlaki (np. turystyki specjalistycznej)*
Ustalenie właścicieli terenów, przez które będzie przebiegał szlak	Konieczne Wymagana pisemna zgoda właściciela/i terenu	Wymagane uzgodnienia z właścicielami miejsc/punktów (w przypadku szlaków jakubowych uzgodnienia przebiegu z właścicielami terenów)	Konieczne uzgodnienia z gminą, parkiem narodowym, parkiem krajobrazowym, zarządcami dróg itp.	Wymagane sprawdzenie możliwości użytkowania miejsc (park narodowy – trasy narciarskie, skitourowe)
Zabezpieczenie środków finansowych na wytyczenie i oznakowanie szlaku	Pozyskanie środków od samorządów, Min. Sportu i Turystyki, parków narodowych, krajobrazowych, Lasów Państwowych, z programów unijnych	Pozyskanie środków od samorządów, stowarzyszeń, podmiotów potencjalnie zarządzających szlakiem, MKiDN w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, z programów unijnych	Pozyskanie środków od samorządów, uzdrowisk, parków narodowych, krajobrazowych, Lasów Państwowych, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, z programów unijnych	Pozyskanie środków od samorządów, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, od zarządzających stacjami narciarskimi
Przygotowanie dokumentacji projektowej	Mapa przebiegu szlaku Projekt z uzasadnieniem przebiegu Potwierdzenie źródeł finansowania Zasady prac znakarskich Wpis do ewidencji (nr szlaku)	Projekt lokalizacji punktów/miejsc (przynajmniej schemat przebiegu szlaku) Projekt oznakowania	Dokumentacja projektowo-kosztorysowa Zezwolenie na inwestycje	Dokumentacja projektowo-kosztorysowa Zezwolenie na inwestycje Certyfikaty bezpieczeństwa (trasy narciarskie, rafting)
Przygotowanie dokumentacji do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy	Niezbędne	Nie ma potrzeby	Wskazane (np. drogi rowerowe)	Wskazane
Określenie potrzeby wykorzystania walorów przyrodniczych	Tak, istotny walor szlaku	Tak, dodatkowy walor szlaku	Tak, dodatkowy walor szlaku	Element problemowy – wpływ użytkowania na środowisko przyrodnicze

Określenie potrzeby wykorzystania walorów antropogenicznych	Tak, dodatkowy walor szlaku	Tak, istotny walor szlaku	Tak, dodatkowy walor szlaku	Raczej bez większego znaczenia
Zidentyfikowanie beneficjentów docelowych (adresatów)	Turyści	Turyści	Mieszkańcy, odwiedzający	Osoby uprawiające sporty ekstremalne (mieszkańcy, turyści, odwiedzający)
Zidentyfikowanie beneficjentów pośrednich (gmina, przedsiębiorcy, mieszkańcy)	Możliwość podjęcia dodatkowych działalności (wypożyczalnia sprzętu, pamiątki itd.) Dodatkowe miejsca pracy	Atrakcja gminy Dodatkowe miejsca pracy	Gmina – uzupełnienie infrastruktury Element ułatwiający mieszkańcom przemieszczanie się, rekreację itp.	Atrakcja dodatkowa gminy Możliwość dodatkowych źródeł dochodów (instruktorzy narciarscy)
Ustalenie infrastruktury turystycznej niezbędnej do właściwego funkcjonowania szlaku	Miejsca odpoczynku, tablice informacyjne, postoje... Baza noclegowa i gastronomiczna Baza paraturystyczna	Parkingi, Tablice informacyjne Punkty informacji Baza noclegowa i gastronomiczna Baza paraturystyczna	Drobna infrastruktura Miejsca odpoczynku	Obszar wydzielony – zagospodarowany (trasy zjazdowe narciarskie) Parkingi, gastronomia itd.
Przygotowanie projektu oznakowania szlaku	Obowiązkowe, niezbędne znaki przebiegu, tablice informacyjne i ostrzegawcze	Tylko tablice informacyjne przy obiekcie Zunifikowane znaki drogowe – kierunek dotarcia do atrakcji W przypadku szlaków miejskich – oznakowanie niestandardowe	Zgodne z prawem o ruchu drogowym: drogi rowerowe – obowiązkowe; ścieżki przyrodnicze – zalecane	Trasy zjazdowe (wymagane) – stopień trudności Skitourowe – wyznaczone obszary
Wskazanie instytucji zarządzającej szlakiem	Wyznaczenie koordynatora szlaku (współpraca z gminami, przez które przebiega)	Wyznaczenie koordynatora całego szlaku (współpraca z miejscami atrakcjami)	Gmina, ew. powierzenie zarządzania np. dróg rowerowych oficerowi rowerowemu miasta (gminy)	Szlaki skitourowe – dyrekcja parku narodowego, trasy narciarskie – właściciel stacji we współpracy z gminą
Zaprojektowanie elementów promocji oraz informacji o szlaku	Mapa turystyczno-krajoznawcza Strona internetowa, aplikacje mobilne, GPS Folder Wydarzenia Inf. Turystyczna	Mapa tematyczna Strona internetowa, aplikacje mobilne, GPS Folder Wydarzenia Inf. Turystyczna	Informacja na lokalnych stronach www, uzdrowiska itp. Folder Wydarzenia	Strona internetowa mapy schematyczne tras Inf. Turystyczna

Etap III – Realizacja projektu

Wyszczególnienie	*Szlaki turystyki aktywnej*	*Szlaki kulturowe*	*Drogi (np. spacerowe, rowerowe)*	*Inne szlaki (np. turystyki specjalistycznej)*
Uzgodnienie przebiegu szlaku z właścicielami terenu	Wymagane z właścicielami dróg (obszarów), przez które przebiega szlak (specjalna dokumentacja)	Konieczne uzgodnienia z właścicielami miejsc (punktów) W przypadku tablic informacyjnych o szlaku – z zarządzającym drogą W mieście zgoda władz miasta, właścicieli (gospodarzy) budynków, miejsc	Wymagane z właścicielami (zarządcami) dróg i obszarów	Wymagane z właścicielami (zarządcami) dróg i obszarów W przypadku skitourowych – wymagana zgoda parku narodowego
Przygotowanie szczegółowego opis przebiegu szlaku	Niezbędny szczegółowy opis szlaku w obu kierunkach	Opis miejsc/punktów; Szlaki jakubowe – konieczny szczegółowy opis szlaku w obu kierunkach	Tylko w przypadku ścieżki edukacyjnej z zaznaczeniem i opisaniem miejsc informacyjnych (atrakcji) szlaku	Opis ogólny trasy lub obszaru
Wytyczenie szlaku w terenie	Oznakowanie przez grupy znakarskie, zgodnie z zatwierdzonym przebiegiem Umieszczenie tablic informacyjnych i ostrzegawczych	Umieszczenie zunifikowanych tablic informacyjnych przy obiektach Umieszczenie tablic informacyjnych o szlaku na drogach dojazdowych Niestandardowe oznakowanie szlaku miejskiego ustala miasto (gmina)	Ścieżki rekreacyjne/ spacerowe i edukacyjne wg przyjętych standardów Drogi rowerowe zgodnie z prawem o ruchu drogowym	Oznakowanie tras i obszarów zgodnie ze standardami ustalonymi z gospodarzami terenu
Budowa niezbędnej infrastruktury	Miejsca odpoczynku Deszczochrony Schroniska, pola namiotowe Miejsca sanitacji Parkingi	Parkingi obok atrakcji Miejsca odpoczynku Mała infrastruktura miejska	Miejsca odpoczynku	Zagospodarowanie tras i obszarów zgodne ze standardami ustalonymi z gospodarzami terenu
Umieszczenie szlaku na mapach, planach	Niezbędne na mapach turystycznych i topograficznych	Wskazane na mapach tematycznych	Wskazane na planie miejscowości	Wskazane na mapach turystycznych i specjalistycznych

Przygotowanie produktu turystycznego – szlak	Możliwość kreowania w określonych warunkach – nie każdy szlak może (powinien) być produktem turystycznym; czasami może być tylko elementem produktu – obszar	Duże możliwości tworzenia produktu typu obszar, szlak	Ścieżka edukacyjna i spacerowa może być składową produktu tworzonego np. przez uzdrowisko, park narodowy	Szlak może być elementem pakietu turystycznego
Wpis szlaku do istniejących ewidencji i rejestrów szlaków (wojewódzkich, centralnych)	Wymagany na szczeblu wojewódzkim (koordynacja) i centralnym	Należy stworzyć centralny rejestr szlaków kulturowych w Polsce	Tylko dla potrzeb gminy	Tak, dla potrzeb gminy (gospodarza terenu)

Etap IV – Funkcjonowanie szlaku

Wyszczególnienie	*Szlaki turystyki aktywnej*	*Szlaki kulturowe*	*Drogi (np. spacerowe, rowerowe)*	*Inne szlaki (np. turystyki specjalistycznej)*
Prowadzenie działalności gospodarczej w oparciu o szlak	Na przykład: Wypożyczalnie sprzętu (rower, kajak) Przewodnictwo Instruktorzy rekreacji ruchowej (kajaki, rowery, pieszo, narciarstwo, turystyka konna) Gastronomia, noclegi Pamiątki	Na przykład: Produkt turystyczny szlak (przewodnicy, noclegi, gastronomia) Przewodnictwo (obiekty) Parkingi Pamiątki Transport	Na przykład: Wypożyczalnia rowerów, sprzętu do nordic walking	Na przykład: Wypożyczanie i naprawa sprzętu Instruktorzy Gastronomia, noclegi, transport
Zabezpieczanie środków na utrzymanie szlaku	W zależności od szlaku: lokalny – gmina, regionalny – województwo, pozostałe – Min. Sportu i Turystyki, parki narodowe i krajobrazowe, Lasy Państwowe	Szlaki o znaczeniu krajowym i międzynarodowym – Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, właściciele miejsc (obiektów) Szlaki miejskie – samorządy miast, właściciele miejsc (obiektów)	Drogi rowerowe (bieżące naprawy itd.) gmina, uzdrowisko	Z różnych źródeł: administracja, samorządy, właściciele (zarządcy) obszaru, PPP, biznes

Bieżąca promocja	Strona www Mapa turystyczno-krajoznawcza Wydarzenia Targi turystyczne Prasa, radio, TV Newsletter Profile społeczno-ściowe	Strona www Mapa tematyczna szlaku Wydarzenia Targi turystyczne Foldery Środki masowego przekazu Profile społeczno-ściowe	Strony www Folder IT Lokalna prasa	Strony www Publikacje (trasy skitourowe) – opisy Foldery – trasy narciarskie Wydarzenia Środki masowego przekazu Tablice informacyjne przy trasie
Zapewnienie bezpieczeństwa na szlaku	Priorytet	Ważne	Ważne	Priorytet
Konserwacja szlaku	Wymagany bieżący monitoring, usuwanie szkód, odnawianie min. co 3 lata	Niezbędne utrzymanie obiektów we właściwym stanie	Wskazane utrzymanie we właściwym stanie drogi, oznakowania	Wymagany bieżący monitoring
Badanie opinii na temat szlaku (bezpieczeństwo, znajomość, atrakcyjność)	Wskazane	Wskazane	Wskazane	Wskazane

Opracowanie autorów

8. Znakowanie szlaków turystycznych

Istotnym elementem wizerunku naszego kraju zarówno w oczach jego obywateli, jak i turystów zagranicznych jest stan, w jakim znajdują się istniejące od lat wkomponowane w przestrzeń turystyczną znakowane szlaki turystyczne. Bieżący monitoring i utrzymanie ich we właściwym stanie jest konieczne, by mogły spełniać swoją podstawową rolę społeczną – bezpiecznie prowadzić turystów w ciekawe i wartościowe krajoznawczo miejsca. Jednolite i pełne oznakowanie szlaków turystycznych, poza oczywistymi walorami turystycznymi i promocyjnymi, ma niebagatelne znaczenie dla bezpieczeństwa turysty. Na oznakowanym prawidłowo szlaku turysta będzie bezpieczny, nie będzie stwarzał zagrożenia dla innych, ani narażał siebie na niepotrzebne niebezpieczeństwo. Oznakowane i konserwowane szlaki zwiększają stopień dostępności atrakcji turystycznych, a jednocześnie pozwalają korzystać z tych dóbr w sposób zrównoważony.

8.1. Techniczne aspekty znakowania szlaków turystycznych

Znakowaniem szlaków turystycznych w Polsce zajmują się aktualnie, poza wyspecjalizowanymi ogniwami PTTK, także dyrekcje parków narodowych, nadleśnictwa, właściciele obiektów noclegowych, lokalne władze samorządowe, inne organizacje i stowarzyszenia. Ale tylko PTTK ma opracowaną i opisaną szczegółową metodykę znakowania (w postaci instrukcji) i tylko PTTK szkoli znakarzy.

Nie sposób w tej publikacji opisać metodykę znakowania wszystkich rodzajów szlaków, stąd pokazano ją na przykładzie szlaków rowerowych (ryc. 8.4).

Znakowaniem (wytyczaniem) nowych oraz konserwacją (odnawianiem) istniejących szlaków turystycznych zajmują się znakarze. Znakarz jest funkcyjnym członkiem PTTK mającym odpowiednie przeszkolenie organizacyjne i powołanym do prowadzenia prac znakarskich, a więc projektowania, wytyczania i znakowania szlaków. Na koniec 2013 r. w Polsce działało 1076 licen-

cjonowanych znakarzy szlaków uprawnionych do prac znakarskich w turystyce pieszej nizinnej i górskiej, rowerowej, konnej i kajakowej.

Regulamin znakarza szlaków turystycznych PTTK

§ 1

Znakarz szlaków turystycznych jest członkiem kadry programowej PTTK powołanym do prowadzenia prac związanych z wytyczaniem i utrzymywaniem znakowanych szlaków turystycznych PTTK.

§ 2

Znakarz musi być członkiem PTTK i posiadać aktualne uprawnienia nadawane i prolongowane zgodnie z niniejszym regulaminem.

§ 3

Wyróżnia się znakarzy szlaków pieszych górskich i nizinnych, narciarskich, rowerowych, jeździeckich i kajakowych. Znakarze szlaków pieszych (górskich i nizinnych) posiadają również uprawnienia do znakowania ścieżek spacerowych, przyrodniczych i dydaktycznych.

§ 4

1. Uprawnienia znakarza nadają odpowiednie komisje ZG PTTK dla właściwych rodzajów szlaków.
2. Uprawnienia znakarza są ważne 2 lata, po tym okresie następuje weryfikacja i przedłużenie uprawnień przez odpowiednie komisje ZG lub na podstawie ich delegacji przez komisje oddziałowe.
3. Pozbawienia uprawnień dla poszczególnych rodzajów szlaków dokonują odpowiednie komisje ZG PTTK.
4. Znakarz wykonujący prace na szlakach różnych rodzajów musi posiadać dla każdego z nich uprawnienia specjalistyczne.

§ 5

Znakarzem może zostać kandydat, który:

a) ukończył 18 lat;

b) posiada odznakę turystyki kwalifikowanej (stopień odznaki określa odpowiednia komisja ZG), Znakarz Nizinnych Szlaków Pieszych PTTK powinien posiadać małą Odznakę Turystyki Pieszej w stopniu srebrnym;

c) wykazuje się szczegółową znajomością terenu swoich przyszłych uprawnień;

d) ukończył szkolenie ogólne oraz szkolenie specjalistyczne, zakończone egzaminem teoretycznym i praktycznym z wynikiem pozytywnym. Szkolenie ogólne dotyczy wszystkich kandydatów na znakarzy, natomiast szkolenie specjalistyczne związane jest z przewidywanym rodzajem znakowanych szlaków. Szkolenie ogólne obejmuje obowiązujące aktualnie przepisy prawne, organizację prac znakarskich w PTTK, zasady projektowania szlaków, ogólne informacje o rodzajach szlaków i ich oznakowaniu, zasady odbioru, rozliczania i dokumentowania szlaków i prac znakarskich. Szkolenie specjalistyczne obejmuje specyfikę i metodykę znakowania określonego rodzaju szlaków;

e) Kandydat na znakarza zdaje egzamin z zakresu szkolenia ogólnego i wybranego zakresu (rodzaju szlaku) szkolenia specjalistycznego.

f) W przypadku poszerzania uprawnień na inne rodzaje szlaków, znakarz zdaje tylko odpowiednią część specjalistyczną.

g) Kandydat może uzyskać uprawnienia znakarza bez konieczności odbycia szkolenia ogólnego lub specjalistycznego, o ile udokumentuje minimum 2-letni staż znakarski (pomocnika znakarza) i zda z wynikiem pozytywnym egzamin.

h) Kandydat, który nie ukończył 18 lat lub nie ukończył szkolenia może pełnić funkcję pomocnika znakarza przy uprawnionym znakarzu i uzyskać pełne uprawnienia w trybie określonym w punkcie g, pomocnik znakarza może wykonywać w terenie prace znakarskie, nie może natomiast dokonywać odbiorów i rozliczania prac znakarskich oraz podpisywać dokumentacji szlaków.

§ 6

Znakarz ma obowiązek:

– terminowego wykonywania i rozliczania zleconych prac znakarskich,
– przestrzegania przy znakowaniu zasad i postanowień Instrukcji znakowania szlaków turystycznych opracowanej przez PTTK,
– dbania o najwyższą jakość wykonawstwa i zgodność technologii z wymogami Instrukcji,
– inicjowanie prac związanych z wytyczaniem i korektą sieci znakowanych szlaków turystycznych PTTK,
– sprawowania opieki nad przydzielonym szlakiem,
– podnoszenia umiejętności i kwalifikacji,
– brania czynnego udziału w życiu organizacyjnym macierzystej jednostki PTTK.

§ 7

Znakarz ma prawo:

– przedstawiania propozycji korekty w sieci znakowanych szlaków turystycznych PTTK;
– otrzymywania wynagrodzenia za wykonane prace znakarskie zgodnie z obowiązującymi przepisami;
– posługiwania się legitymacją znakarza i noszenia odznaki znakarza.

§ 8

Znakarz może za wiedzą i w uzgodnieniu z właściwym terytorialnie oddziałem PTTK wykonywać prace znakarskie na rzecz innych instytucji lub organizacji pod warunkiem ich zgodności ze standardami i instrukcją opracowaną przez PTTK.

§ 9

1. Komisje egzaminacyjne są powoływane przez odpowiednie komisje ZG PTTK z własnej inicjatywy lub na wniosek oddziałowych komisji.

2.1. PTTK może ustanowić stopień instruktora znakowania. Instruktorzy będą mianowani z grona najbardziej doświadczonych i odpowiedzialnych znakarzy. Instruktorzy będą uprawnieni do szkolenia i egzaminowania kandydatów na znakarzy oraz znakarzy, a także weryfikacji ich uprawnień.

2.2. Rejestry znakarzy prowadzą odpowiednie komisje ZG PTTK.

3. Uprawnienia znakarza mogą zostać cofnięte w przypadku niewywiązywania się z obowiązków, szczególnie nieprzestrzegania wymaganych terminów, niewłaściwej jakości pracy, nieprawidłowości w rozliczeniach lub działania na szkodę PTTK poprzez podejmowanie bez wiedzy i uzgodnienia z Towarzystwem prac znakarskich na rzecz innych podmiotów.

Źródło: http://ktpzg.pttk.pl/szlaki/reg_znak.php; 08.2014 r.

Tab. 8.1. Zestawienie grup znakarskich PTTK szlaków pieszych nizinnych w poszczególnych województwach

Województwo	*Liczba grup znakarskich*	*Liczba szlaków pod opieką grupy znakarskiej*	*Liczba kilometrów szlaku pod opieką grupy*
Dolnośląskie	7	30	1 153,8
Kujawsko-pomorskie	9	119	3 173,5
Lubelskie	4	83	3 393,3
Lubuskie	6	54	1 740,2
Łódzkie	4	40	1 176,2
Małopolskie	2	45	722,5
Mazowieckie	4	113	3 066,2
Opolskie	5	34	930,0
Podkarpackie	2	11	821,0
Podlaskie	5	104	3 345,7
Pomorskie	3	79	3 013,9
Śląskie	3	98	3 034,1
Świętokrzyskie	7	25	748,7
Warmińsko-mazurskie	3	43	1 740,5
Wielkopolskie	14	113	3 094,8
Zachodniopomorskie	2	113	3 284,5
R a z e m	80	1 104	34 438,9

Źródło: http://ktpzg.pttk.pl/; 09.2014 r.

Zadania, uprawnienia i obowiązki znakarzy określone są w Regulaminie znakarza szlaków turystycznych PTTK[1]. Uprawnienia znakarza nadają odpowiednie komisje Zarządu Głównego PTTK, np. znakarzy szlaków rowerowych szkoli oraz prowadzi ich ewidencję Komisja Turystyki Kolarskiej Zarządu Głównego PTTK. Wskazane jest to, aby prace znakarskie na szlaku prowadziły dwu-, trzyosobowe ekipy, zwane grupami znakarskimi[2] (dane dotyczące grup znakarskich opiekujących się szlakami pieszymi nizinnymi przedstawia tab. 1). Przynajmniej jeden z członków grupy znakarskiej powinien mieć uprawnienia znakarza.

Praca znakarza

Znakarz wytyczający w terenie nowo zaprojektowany szlak powinien z mapą w ręku przejechać przez zaplanowaną trasę, aby z autopsji poznać teren, na którym będzie malował znaki R-1 (ryc. 8.1, 8.2). Następnie, w zależności od

[1] http://ktpzg.pttk.pl/szlaki/reg_znak.php.

[2] W strukturach PTTK każdy szlak ma swojego opiekuna – grupę znakarską, która sprawuje nim pieczę. Podziału terenu dokonują komisje ZG PTTK odpowiedzialne za szlaki.

systemu znakowania (malowanie znaków bądź mocowanie wykonanych fabrycznie tabliczek), winien zgromadzić niezbędne materiały i urządzenia, takie jak pędzle, farby, szablony, tabliczki ze znakami R-1, drogowskazy, tablice sieci szlaków, metalowe słupki bądź drewniane słupy, na których będą osadzane znaki szlaku. Niekiedy potrzebna będzie też drabinka, cement, pojemnik z wodą, łopata. Jeśli szlak będzie malowany, pracę rozpoczynamy od wykonania w miejscach wskazanych przez projekt szlaku białych pól o powierzchni 20 x 20 cm, na których w dalszej kolejności będą odbijane symbole roweru oraz malowane znaki kierunku jazdy.

Ryc. 8.1. Znakarze malują szlak rowerowy, arch.ZG PTTK

Ryc. 8.2. Znakarz umieszcza tabliczkę szlaku rowerowego, fot. D. Wojtasik

Szlak musi umożliwiać wędrowanie w obu kierunkach, a więc pracę na szlaku prowadzimy w dwu kierunkach, bowiem rowerzyści będą poruszali się po nim w jedną i drugą stronę. Znakarz powinien na efekt swej pracy spojrzeć okiem rowerzysty, sprawdzić w praktyce, czy oznakowanie jest widoczne z rowerowego siodełka. Jeśli znakujemy szlak rowerowy, np. z Sulejowa do Piotrkowa Trybunalskiego, przygotowujemy podłoże pod znaki R-1 po prawej stronie wykorzystywanych do tego celu dróg, dróżek i ścieżek, jadąc (idąc) z Piotrkowa do miasta docelowego, po czym w podobny sposób postępujemy wyznaczając przebieg szlaku z Sulejowa do Piotrkowa Trybunalskiego. Co prawda jedziemy tą samą drogą, ale w każdym przypadku widzimy słupy, drzewa, parkany z innej strony. Tak samo będzie je widział rowerzysta korzystający z wykonanego przez nas szlaku. Oznacza to, że malując znaki R-1 musimy je umieszczać w ten sposób, by były czytelne i widoczne dla jadących z Piotrkowa Trybunalskiego do Sulejowa oraz dla tych, którzy pojadą w przeciwnym kierunku. Nie należy malować znaków równolegle do osi drogi, instrukcja znakarska PTTK wymaga, by tabliczka ze znakiem kierunku jazdy umieszczona była prostopadle do wzroku jadącego cyklisty.

Z doświadczeń znakarza szlaków rowerowych…

– Nie powinno się prowadzić szlaku rowerowego po skarpach i terenach zagrożonych osunięciem, po mostkach niespełniających warunków bezpieczeństwa, po ścieżkach i drogach węższych niż 1,5 m, a w przypadku prowadzenia trasy (szlaku) drogą pieszo-rowerową bez segregacji ruchu – minimum 2,5 m,

– Trasy (szlaki) rowerowe winny być prowadzone drogami o małym lub umiarkowanym natężeniu ruchu drogowego i nawierzchni określonej dla poszczególnych

rodzajów tras (szlaków). Należy unikać dróg wojewódzkich oraz ruchliwych dróg powiatowych i ulic. Zabrania się prowadzenia tras (szlaków) drogami krajowymi.

– Trasy (szlaki) rowerowe winny być przejezdne przez cały rok, z wyjątkiem dni z dużą pokrywą śniegu. Nie należy prowadzić tras (szlaków) przez tereny bagienne i rozlewiska oraz miejsca, w których niemożliwe jest pokonanie w sposób bezpieczny rzek, potoków, kanałów, rowów itp. Przeszkody te winny być pokonywane przez mosty, kładki lub promy, pod warunkiem, że są one czynne codziennie z określonymi godzinami kursowania.
– Należy unikać prowadzenia tras (szlaków) rowerowych przez miejsca niebezpieczne (skarpy, dawne wyrobiska kopalni odkrywkowych, wysypiska) lub grożące dużą erozją nawierzchni drogi. W celu zwiększenia bezpieczeństwa turystów na trasach (szlakach) rowerowych podjazdy i zjazdy winny być łagodne, o nachyleniu podłużnym do 6% (w wyjątkowych przypadkach do 15%).

Źródło: K. Mieczkowski – znakarz szlaków rowerowych (2014 r.).

Wyposażenie znakarza

Co powinien mieć w swych sakwach znakarz szlaków rowerowych? Niezbędne są m.in.: pędzel płaski i okrągły, ośnik, sekator lub piłka, siekierka, rękawiczki ochronne, szablony znaków szlaku, rozcieńczalnik lub woda (w zależności od rodzaju używanych farb). Jeśli znakarz „maluje" nowy szlak – musi mieć także projekt szlaku. W sytuacji, gdy szlak oznakowany jest tabliczkami metalowymi konieczne są klucze płaskie, śrubki z nakrętkami, wkrętarka i blachowkręty. Najlepiej sprzęt umieścić w drucianym koszyku przystosowanym do mocowania na bagażniku rowerowym (ryc. 8.3, 8.4).

Ryc. 8.3. Kosz znakarza szlaków, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.4. Wyposażenie znakarza: pędzle, szablony znaków, sekator, wiertarka, fot. M. Kotarski

Malowanie

Kiedy znakować? Malowanie znaków najlepiej przeprowadzać w dni chłodne lub słoneczne, bezdeszczowe. Podłoże, na którym maluje się znaki szlaku musi być suche. Aby uzyskać odpowiednią trwałość, nie należy malować znaków po deszczu, we mgle, w czasie przymrozków lub odwilży. Zanim znak znajdzie się na drzewie (ryc. 8.11), najpierw ośnikiem wyrównuje się korę , aby uzyskać w miarę płaską powierzchnię o wymiarach niezbędnych do namalowania znaku R-1 (z reguły jest to kwadrat 20 x 20 cm, ale w sytuacji, gdy równolegle biegną dwa lub więcej szlaków rowerowych, może to być pionowy prostokąt o wymiarach 20 x 30 lub 40 cm). Wyrównaną korę należy wyczyścić szczotką drucianą bądź przetrzeć gruboziarnistym papierem ściernym.

Przygotowując pień drzewa do oznakowania trzeba zwrócić uwagę, czy zwisające gałęzie lub rosnące obok samosiejki nie zasłonią znaku. Jeśli tak, powinno się je obciąć sekatorem. Należy unikać malowania znaków szlaku na pniu brzozy: kora się łuszczy, w dodatku jej biały kolor skutecznie skrywa istniejący znak przed wzrokiem turysty (ryc. 8.6).

Nie należy malować znaków szlaku na drzewach będących pomnikami przyrody, na drzewach uschniętych (w każdej chwili mogą zostać ścięte), na słupach telegraficznych bądź energetycznych mocno nasączonych płynem impregnacyjnym (farba słabo będzie się trzymać, a znak szybko ściemnieje). Nie jest wskazane malowanie znaków na słupach energetycznych wysokiego i średniego napięcia (ryc. 8.15).

Jeśli znak umieszczamy na murze, parkanie, garażu bądź baraku, słupie nośnym latarni ulicznej albo na odwrotnej stronie znaku drogowego, należy pamiętać, by przed namalowaniem białego tła oczyścić z kurzu, brudu, błota lub rdzy odpowiedniej wielkości powierzchnię.

Ryc. 8.5. Znak szlaku na gumie – niezalecany sposób malowania na nietrwałym podłożu, fot. J. Śledzińska

Ryc. 8.6. Znak szlaku na brzozie – niezalecany sposób malowania na drzewie, fot. M. Kotarski

Farba. Do malowania należy używać farb odpowiedniej jakości i gęstości. Farba zbyt rzadka zepsuje końcowy efekt zaciekami, a zbyt gęsta nie będzie podatna na ruchy pędzla. Nie powinno używać się farb szybkoschnących „nitro". Najlepsza jest szybkoschnąca akrylowa wodorozcieńczalna emalia do drewna, gęsta. Wielu znakarzy[3] z zadowoleniem używa „Emolaku", mającego trwałą, nieżółknącą pod wpływem promieni słonecznych, barwę. Można też używać farb olejnych ftalowych, czyli emalii alkilowych (zaletą jest trwałość, wadą powolne schnięcie). Nie zaleca się stosowania farb chlorokauczukowych, bowiem w czasie malowania, zwłaszcza w słoneczne, upalne dni, z pędzla zwisają „włosy" przyklejające się do malowanej powierzchni, psując końcową estetykę rysunku. Można używać lakieru w sprayu (ryc. 8.8), aczkolwiek wielu znakarzy tego nie zaleca.

Pędzel. Do malowania podłoża najlepszy jest pędzel płaski (ryc. 8.8), pozwalający na dokładniejsze namalowanie boków kwadratu lub prostokąta. Malując prostokąt, należy starać się lekkimi uderzeniami pędzla wbijać lakier we włókna malowanego drzewa, aby malowidło było trwalsze. Białe tło, na którym umieścimy rysunek znaku, należy pomalować dwukrotnie, by było gładkie, bez śladów pociągnięcia pędzla. Jeśli pierwsze pociągnięcia były poziome, powtór-

[3] Rozmowa z L. Maślanką – znakarzem szlaków turystycznych w miesięczniku „n.p.m." (nr 6 z 2009 r.)

Ryc. 8.7. Malowanie szlaku rowerowego sprayem, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.8. Malowanie tła płaskim pędzlem, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.9. Wzorce do szablonów oznakowania szlaku rowerowego, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.10. Przygotowywanie szablonu znaku szlaku rowerowego, fot. M. Kotarski

ne malowanie wykonuje się pociągnięciami pędzla z góry na dół (pionowo). Do odbijania rysunku roweru, strzałki kierunkowej lub znaku początku (końca) szlaku wygodniejszy jest pędzel okrągły, odpowiedniej twardości, którym lekkimi uderzeniami wprowadza się czarną lub kolorową farbę w otwory szablonu.

Szablon. Szablon (ryc. 8.9) stanowi pomoc techniczną znakarza, bez której praktycznie nie jest możliwe wykonanie estetycznego rysunku piktogramu roweru będącego istotnym elementem znaku R-1. Szablon możemy wykonać samodzielnie (ryc. 8.10) lub zamówić w instytucji zajmującej się drukiem reklam.

Stosowanie szablonów jest znacznie wygodniejsze w użyciu, aniżeli doraźne wyklejanie na słupie lub drzewie zaplanowanego znaku kierunku jazdy. Używanie taśmy, którą profilujemy kształt malowidła, znacznie spowalnia prace znakarza.

> Prace znakarskie prowadzę używając przygotowanych wcześniej szablonów; do wypełniania malowidła szablonowego używam płaskiego pędzla, gdyż dla mnie jest on wygodniejszy w użyciu w warunkach polowych. Do znakowania używam zarówno lakierów, jak i farb w sprayu – mówi Ryszard Konopka[4], znakarz nr 333, wchodzący w skład myszkowskiej grupy znakarzy.

W praktyce najczęściej stosuje się następujące rozplanowanie prac znakarskich: pierwszego dnia znakarz bądź grupa znakarzy maluje na wyznaczonym do oznakowania lub odnowienia odcinku białe kwadraty, w drugim dniu nanosi się na nie piktogramy roweru, a w następnym maluje kolorowe symbole kierunku jazdy.

Do oznakowania jednego szlaku stosuje się tylko jeden z pięciu używanych przez PTTK kolorów: czerwony, niebieski, zielony, żółty lub czarny. Kolejność nie jest przypadkowa, określa ją instrukcja znakarska. W przypadku zastoso-

[4] Znakarze na szlakach... (2013).

wania w terenie znaków zblokowanych znaki R-1 umieszcza się w tej samej kolejności kolorów licząc od góry.

Ryc. 8.11. Oznakowanie szlaku rowerowego na drzewie, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.12. Szablony szlaków rowerowych wykonane z tworzywa sztucznego przez zakład poligraficzny, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.13. Szablony szlaków rowerowych wykonane ręcznie przez znakarzy, fot. M. Kotarski

Nieco inaczej postępuje się w sytuacji, gdy szlak wytyczony jest lub będzie znakowany metalowymi lub plastikowymi tabliczkami z symbolami R-1. Wówczas w sakwach znakarza zamiast pędzli, szablonów i puszek z farbą znajdą się śrubki o średnicy 8 mm, płaskie klucze „13", tzw. obejmy, tabliczki R-1 wykonane fabrycznie (ryc. 8.12), bądź – czego raczej się nie poleca, gdyż są mniej trwałe i nie zawsze odpowiednio właściwe – szablony własnoręcznie wykonane przez znakarzy (ryc. 8.13).

Słupki metalowe, do których będzie się mocować znaki i drogowskazy, powinny być zabetonowane lub wkopane głęboko w ziemię. W dolnej części rurki (tej, która trafi do ziemi) dobrze jest prostopadle przymocować (przyspawać) pręt metalowy, który uniemożliwi wyrwanie słupka bądź jego przekręcenie. Tabliczka ze znakiem R-1 lub drogowskazem powinna być tak umocowana na metalowym słupku, aby uniemożliwić jej przekręcenie wokół rurki (gdyż będzie wówczas wskazywać mylny kierunek jazdy).

Nie zaleca się stosowania na szlaku modnych swego czasu znaków R-1 wykonanych na taśmie samoprzylepnej, gdyż są bardzo łatwe do zniszczenia lub uszkodzenia.

Nie ma norm regulujących długość dziennego odcinka znakowania szlaku rowerowego. Zależy to od wielu czynników: terenu, po którym znakarz się porusza, rodzajów podłoża, na których maluje tło i znaki, częstotliwości umieszczanych znaków w terenie, kolorystyki znaków na szlaku, konieczności używania ośnika, pilnika do wygładzania powierzchni, stosowania drabinki.

Jeśli szlak znakuje się z wykorzystaniem tabliczek, tempo prac określają takie czynniki, jak: grunt, w który mocuje się słupki, betonowanie rurek, możliwość

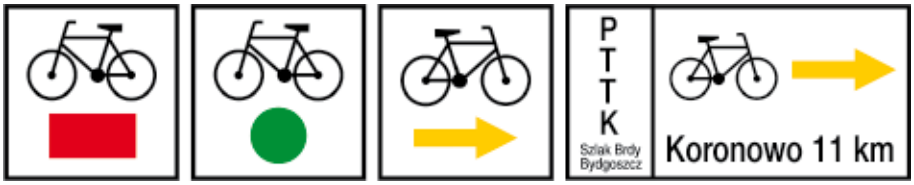
przykręcania tabliczek do istniejących elementów infrastruktury wzdłuż szlaku, konieczność wykonywania (wiercenia) otworów w celu przykręcenia tabliczek, konieczność transportu rurek (słupków) na miejsce ich ustawienia na szlaku, przygotowywanie betonu do zalania wkopanych słupków itp. Grupa znakarska w ciągu dnia jest w stanie wykonać do 15 km oznakowania szlaku.

Oznakowanie szlaków rowerowych. Do podstawowego znakowania szlaków rowerowych stosuje się znaki R-1 (ryc. 8.14):

– znak podstawowy – kwadrat o boku 20 cm, białe tło otoczone czarną obwódką szerokości 0,5 cm. W górnej części znaku umieszczony jest piktogram roweru w kolorze czarnym (bez względu na kolor szlaku, rower jest zawsze czarny). Pod symbolem roweru umieszczony jest prostokąt o wymiarach 150 x 5 cm w kolorze szlaku;

– znak początku oraz końca szlaku – kwadrat z symbolem roweru jak wyżej, pod którym znajduje się „kropka", czyli koło wymalowane w kolorze szlaku;

– znak kierunku jazdy zawierający w górnej części na biało pomalowanego kwadratu symbol roweru, a w dolnej strzałkę długości 12 cm w kolorze szlaku.



Ryc. 8.14. Znaki lokalnych szlaków rowerowych: R-1: szlak rowerowy lokalny, R-1a: początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego, R-1b: zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego, R-3: tablica szlaku rowerowego lokalnego (drogowskaz)

Tabliczki ze znakami R-1 mocuje się na słupkach metalowych lub drewnianych istniejących urządzeń informacyjnych, na słupach telefonicznych i energetycznych (ryc. 8.15), pod oznakowaniem drogowym, na elementach infrastruktury drogowej (ryc. 8.16). Nie należy przybijać tabliczek R-1 ani innych urządzeń informacyjnych szlaku na drzewach lub krzewach. Miłośnicy przyrody, leśnicy lub właściciele zadrzewionych terenów z reguły natychmiast reagują na takie nieprawidłowości, domagając się usunięcia znaku. Uszkodzone znaki szlaku powinny być systematycznie wymieniane na nowe, zanim staną się w pełni nieczytelne.

Na oznakowanych szlakach rowerowych stosuje się także **znaki informacyjne**. Najczęściej spotykany jest **drogowskaz** pojedynczy (ryc. 8.17) lub zespół drogowskazów. Drogowskaz to tablica o wymiarach 20 x 40 cm, mająca białe tło otoczone czarną obwódką szerokości 0,5 cm. Tablica podzielona jest

linią ciągłą na dwie części. W większej części tablicy u góry umieszczony jest piktogram roweru (zawsze w kolorze czarnym) oraz strzałka skierowana w lewo, w prawo bądź w górę, namalowana w kolorze szlaku, którego dotyczy. Poniżej umieszczone są nazwy miejscowości, do których szlak prowadzi z podaniem do nich odległości od miejsca ustawienia drogowskazu. Z reguły na drogowskazie podaje się najbliższą miejscowość na szlaku oraz miejscowość

Ryc. 8.15. Oznakowanie szlaku na słupach energetycznych, fot. H. Miłoszewski

Ryc. 8.16. Oznakowanie szlaku na elementach infrastruktury drogowej, fot. M. Kotarski

Ryc. 8.17. Drogowskaz szlaku rowerowego, fot. M. Kotarski

docelową, końcową dla danej arterii rowerowej. W węższej części drogowskazu podana jest nazwa jednostki znakującej bądź administratora (właściciela) szlaku rowerowego.

Drogowskazy bywają wykonywane w zakładach poligraficznych bądź reklamowych, mogą też być malowane ręcznie przez znakarzy w klubowej pracowni znakarskiej (ryc. 8.19). Istotne jest to, aby tablica była trwała, a wysokość liter wynosiła co najmniej 3 cm, tak aby były czytelne z odległości kilku metrów. Drogowskazy mocuje się na słupkach metalowych lub drewnianych z reguły w miejscu krzyżowania się szlaków, umieszcza się je także na początku szlaku rowerowego. W miarę możliwości dobrze jest, za zgodą właściciela tablicy, umieścić drogowskaz na istniejącej w terenie tablicy informacyjnej; znak w takiej sytuacji jest w widocznym miejscu, pod zadaszeniem, będzie więc trwalszy i dłużej będzie służył turystom.

Ryc. 8.18. Tablica sieci szlaków, fot. H. Miłoszewski

Urządzeniem informacyjnym na szlaku rowerowym jest też **tablica sieci szlaków** (ryc. 8.18).

Jest to tablica o wymiarach 60 x 70 cm (bądź 75 x 100 cm), przedstawiająca schemat szlaków rowerowych w promieniu około 20 km od miejsca jej ustawienia, albo też schemat tras rowerowych administrowanych przez konkretne ogniwo PTTK w obrębie powiatu lub określonego regionu. Na schemacie linie symbolizujące poszczególne szlaki muszą być zgodne kolorystycznie z barwą szlaków oznakowanych w terenie.

Ryc. 8.19. Pracownia znakarska M. Kotarskiego, fot. D. Wojtasik

Ryc. 8.20. Tablica dydaktyczna, fot. M. Kotarski

Tablica sieci szlaków powinna zawierać logo lub symbol administratora szlaku. Aktualnie obowiązujące przepisy znakarskie wymagają, by na schemacie tras podawać też numery kodowe szlaków, a w legendzie umieścić wizerunek roweru w kolorze szlaku z podanym obok numerem szlaku oraz nazwami miejscowości początkowej i końcowej szlaku rowerowego.

Kolejnym znakiem informacyjnym, wymienianym przez instrukcję znakarską PTTK, jest **tablica dydaktyczna** zawierająca opis miejsca (obszaru), obok którego (lub do którego) prowadzi szlak rowerowy, ustawiana w jego pobliżu. Wymiary tablicy nie są sprecyzowane, zależą od rodzaju informacji na niej umieszczonych (ryc. 8.20).

Nowe oznakowanie szlaków rowerowych

Przepisy prawne, które weszły w życie 14 sierpnia 2013 r. wprowadziły zmiany w zakresie oznakowania tras rowerowych, jak również określiły warunki techniczne dla nowych znaków oraz warunki ich umieszczania na drodze. Celem zmian jest jednoznaczne i czytelne oznakowanie szlaków rowerowych.

Nowe znaki drogowskazowe dla rowerzystów

Znaki dla rowerzystów będą pomarańczowe z czarnym liternictwem i wykonane z folii odblaskowej wysokiej jakości. Będą też mogły być umieszczane na jezdni jako oznakowanie poziome.

Przepisy w tej sprawie zostały opublikowane w Dzienniku Ustaw: http://dziennikustaw.gov.pl/DU/2013/890 (znaki i sygnały drogowe), http://dziennikustaw.gov.pl/DU/2013/891 (szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).

Jest to krok, który ułatwi rozwój turystyki rowerowej, w tym przede wszystkim tworzenie profesjonalnych tras rowerowych i może mieć korzystny wpływ także na ruch rowerowy w miastach, umożliwiając lepszą jego organizację.

Dotychczas stosowane znaki szlaków rowerowych są nieczytelne. Praktycznie niemożliwe jest rozróżnienie znaku utrzymania kierunku od znaku zmiany kierunku. Ponieważ znaki te są nieodblaskowe, po zmierzchu i w nocy praktycznie ich nie widać.

Nowe znaki muszą być wykonywane z tzw. folii typu 2, doskonale widocznej także w świetle pozycyjnego (zatem słabego) oświetlenia roweru. Pomarańczowy kolor tła znaków zapewnia dużą kontrastowość i odcinanie się znaku od praktycznie każdego otoczenia.

Nowe znaki R-4a pozwalają na bardzo precyzyjne wskazanie, którędy rowerzysta ma jechać na skrzyżowaniu (to ważne np. w przypadku skrzyżowań zwykłych o więcej niż czterech wlotach, spotykanych na drogach niskich klas na wsiach i poza terenem zabudowanym, gdzie prosta informacja „na wprost" czy „w prawo" może być różnie interpretowana).

Wyraźne zróżnicowanie kształtu znaków (kwadratowe dla znaku podstawowego R-4, prostokątne dla R-4c oraz w kształcie strzały w celu zmiany kierunku R-4b i R-4d) powinno zdecydowanie poprawić orientację na skrzyżowaniach.

Pojawia się też możliwość ustawiania tzw. tablic przeddrogowskazowych (znak R-4e), umożliwiających rowerzyście np. zajęcie odpowiedniego miejsca na jezdni przed bardziej skomplikowanym skrzyżowaniem.

Rozporządzenie wymusza też bardziej czytelne oznakowanie skrzyżowań. Zgodnie z przepisami ogólnymi znaki drogowskazowe umieszcza się po prawej stronie drogi.

Co ważne, nowe znaki mogą być stosowane jako oznakowanie poziome, czyli umieszczane na jezdni. Tam są najlepiej widoczne (rowerzysta odruchowo patrzy na jezdnię przed rowerem, unikając dziur i nierówności), a dodatkowo w nocy są bezpośrednio oświetlane reflektorem roweru. Oznakowanie poziome jest też potencjalnie bardziej odporne na wandalizm niż znaki pionowe i może być tańsze.

Dotychczasowe oznakowanie szlaków lokalnych pozostaje bez zmian. Szlaki międzynarodowe powinny zostać oznakowane nowymi znakami w ciągu pięciu lat.

Źródło:http://miastadlarowerow.pl/ (09.2014).

Rys. 8.21. Nowe znaki na szlakach rowerowych

Zasady umieszczania znaków na szlaku rowerowym. Znak szlaku niczym nić Ariadny ma wskazać turyście kierunek jazdy i doprowadzić go, bez błądzenia, do celu. Szlak nie może się rozwidlać, ani przecinać (krzyżować) z innym szlakiem rowerowym tego samego koloru. Należy unikać wytyczania w terenie równolegle biegnących szlaków rowerowych tego samego koloru w niewielkiej od siebie odległości. Nie zaleca się też wspólnego prowadzenia dwu lub więcej szlaków rowerowych na odcinku dłuższym niż 3 km.

Szlaki rowerowe powinny prowadzić istniejącymi drogami o nawierzchni umożliwiającej jazdę rowerem. Najlepiej gdyby były poprowadzone drogami utwardzonymi, ale mogą to być także drogi nieutwardzone (ścieżki polne, leśne, drogi gruntowe). Szlak powinien rozpoczynać swój bieg (a także kończyć) w miejscach dobrze skomunikowanych, dostępnych punktach charakterystycznych, np. w rejonie dworców kolejowych, autobusowych, końcowych przystanków komunikacji miejskiej, przy parkingach; w małych miejscowościach wszystkie szlaki powinny schodzić się w jednym miejscu.

Szlak rowerowy powinien być dostępny o każdej porze roku. Oznacza to, że zarówno latem, jesienią, wiosną, jak i zimą (oczywiście z wyłączeniem sytuacji, gdy zalega śnieg), amatorzy jednośladów będą mogli z niego skorzystać. Nie ma żadnych zaleceń, ani też wskazań ekonomicznych bądź nakazów administracyjnych, by drogi, po których wiodą oznakowane szlaki rowerowe musiały być odśnieżane. Nie należy wytyczać szlaku rowerowego ścieżkami czy dróżkami prowadzącymi przez tereny zalewowe, torfowiska lub bagna.

Znaki R-1 ustawia się lub maluje w takiej odległości od siebie, aby turysta mijający jeden znak miał w zasięgu wzroku już następny. Jeśli droga prowadzi na długich odcinkach prosto i nie ma zbyt wielu lub w ogóle nie ma rozgałęzień, znaki mogą być nawet co 200 m. W sytuacji, gry droga lub ulica często krzyżuje się z innymi, nawet nieutwardzonymi, znaki powinny być umieszczone praktycznie przed każdym skrzyżowaniem.

Rowerzysta stojący na skrzyżowaniu powinien mieć w zasięgu wzroku przynajmniej dwa następne znaki rowerowe. Dlaczego? Dlatego, że w przypadku zniszczenia jednego z nich (usunięcie latarni, wymiana słupa energetycznego, ścięcie drzewa, zerwanie tabliczki przez chuligana) nie będzie musiał zbyt długo wypatrywać kolejnego znaku R-1.

Znaki kierunku jazdy (czyli R-1) powinny być, jeśli tylko sytuacja na to pozwala, zblokowane (poza drogami publicznymi). Oznacza to, że na białej płaszczyźnie mającej kształt już nie kwadratu, lecz prostokąta 20 x 30 bądź 40 cm, malujemy symbol roweru, a pod nim w zależności od sytuacji w terenie znaki kierunku szlaków prowadzących wspólnym odcinkiem: strzałki bądź „kreski", zwracając baczną uwagę na kolejność kolorów malowanych pasków bądź strzałek (od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny).

Znaki kierunku jazdy maluje (umieszcza) się po prawej stronie drogi, na wysokości circa 170 cm od powierzchni drogi. Znaki R-1 mogą być umieszczane pod znakami drogowymi, ale z wyjątkiem znaków zakazu i nakazu oraz znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniu.

Konserwacja szlaku rowerowego

Praca znakarza polega przede wszystkim na systematycznej opiece nad przydzielonym do nadzoru odcinkiem szlaku. Znakarz powinien przynajmniej raz

w roku (najlepiej wczesną wiosną) przejechać powierzony szlak w celu sprawdzenia jego przejezdności (czy drogi, dróżki, ścieżki są przejezdne, czy prywatny właściciel odcinka drogi lub miedzy nie ogrodził swojej posesji, uniemożliwiając przejazd rowerzystom itp.), stanu oznakowania (czy nie uległy zniszczeniu lub dewastacji tabliczki lub wymalowane znaki, nie wycięto drzew z umieszczonymi na nich znakami szlaku, czy nie dokonano wymiany słupów telefonicznych bądź energetycznych, na których były umieszczone znaki szlaku, czy nie przebudowano parkanu, niszcząc przy okazji znaki szlaku itp., por. ryc. 8.23).

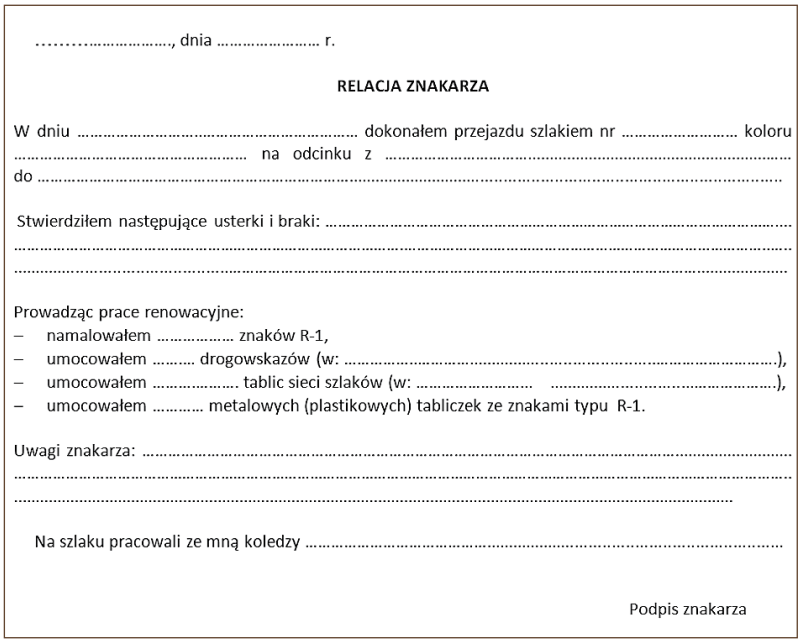
Z kontrolnego przejazdu znakarz sporządza relację (raport) – patrz niżej, czyli notatkę, w której zapisuje wszystkie ustalenia i przekazuje ją administratorowi szlaku w celu uzyskania środków finansowych na wydatki związane z usunięciem braków. W praktyce jest tak, że szlakiem opiekuje się klub, koło lub oddział PTTK, czyniący co roku starania w zakresie pozyskiwania pieniędzy na prace znakarskie. Stwierdzone braki w oznakowaniu szlaku: uszkodzone tabliczki ze znaczkami R-1, nieczytelne lub zerwane drogowskazy bądź tablice sieci szlaków, są kosztowne, często więc bywa tak, że zapotrzebowanie na wykonanie nowych może być zrealizowane dopiero w następnym roku.

Ryc. 8.22. Znakarz przed wyjazdem na przegląd szlaku, fot. M. Kotarski

Konserwacyjne prace znakarskie powinny być wykonywane wiosną, najlepiej na przełomie maja i czerwca, gdyż wówczas roślinność jest już w miarę rozwinięta i w terenie można z łatwością stwierdzić, gdzie należy usunąć (przez obcięcie sekatorem) gałązki zasłaniające znaki szlaku. Ponadto jest to okres tuż przed sezonem turystycznym. Wszelkie poprawki oznakowania szlaku z pewnością ułatwią wakacyjne wędrówki turystów.

Opiekun szlaku powinien dbać, by znaków nie zastawiały chwasty, zwisające gałęzie, wyrastające z ziemi samosiejki. Należy usuwać reklamy i ogłoszenia, jeśli zasłaniają bądź wręcz zaklejają znaki drogowe dla rowerzystów.

Ryc. 8.23. Zniszczony szlak – wycinka drzew z oznakowaniem, fot. M. Kotarski



……., dnia …… r.

RELACJA ZNAKARZA

W dniu …… dokonałem przejazdu szlakiem nr …… koloru …… na odcinku z …… do ……

Stwierdziłem następujące usterki i braki: ……

……

……

Prowadząc prace renowacyjne:
- namalowałem …… znaków R-1,
- umocowałem …… drogowskazów (w: ……),
- umocowałem …… tablic sieci szlaków (w: …… ……),
- umocowałem …… metalowych (plastikowych) tabliczek ze znakami typu R-1.

Uwagi znakarza: ……

……

……

Na szlaku pracowali ze mną koledzy ……

Podpis znakarza

Ryc. 8.24. Przykładowy formularza raportu znakarza z przeglądu szlaku rowerowego

8.2. Kontrola stanu i konserwacja oznakowania szlaków turystycznych

Oznakowanie szlaków turystycznych w Polsce jest niestety obiektem częstych aktów wandalizmu. Niszczone lub kradzione są w szczególności wykonane z metalu tabliczki na trasach rowerowych, co niejednokrotnie prowadzi do całkowitego zatarcia przebiegu szlaku. Wyznaczony w ten sposób w 2005 r. niebieski rowerowy szlak R-60 (tzw. Szlak Gór Opawskich), łączący Paczków, Głuchołazy, Jarnołtówek i Pokrzywną, już pięć lat później był prawie całkowicie pozbawiony znaków systemu informacyjnego. Podczas prac terenowych w 2011 r. odnotowano też wiele braków w oznakowaniu przecinającego go głuchołaskiego odcinka międzynarodowej trasy rowerowej R-9 (Eurovelo 9 Adriatyk–Bałtyk). Innym problemem jest notoryczne odwracanie tabliczek ze znakami i drogowskazów szlaków rowerowych, przez co wprowadza się turystów w błąd.

Natężenie tego typu negatywnych zjawisk wydaje się większe na terenach zabudowanych, ale nie jest to uniwersalna prawidłowość. Niszczone są też kierunkowskazy tras pieszych, choć w wielu przypadkach ich uszkodzenia wynikają z małej trwałości lub prowizorycznego sposobu zawieszenia. Znaki malowane na obiektach w terenie (na drzewach, słupach, płotach itp.) są trudniejsze do zniszczenia, ale ich także nie oszczędzają wandale, czego przy-

kładem jest wyrąbanie maczetą wiosną 2014 r. wszystkich znaków na odcinku ponad 500 m jednego ze szlaków w Parku Narodowym Gór Stołowych. Wszystkie takie sytuacje utrudniają lub wręcz uniemożliwiają korzystanie ze szlaku, a w niektórych sytuacjach mogą nawet stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa turystów.

Warto jednak dodać, że problem wandalizmu istnieje właściwie od samego początku oznaczania w Polsce szlaków turystycznych. Dowodem na to jest fakt, że w pierwszych latach XX w. oddział nowosądecki Towarzystwa Tatrzańskiego w celu ograniczenia powszechnego w tym czasie niszczenia drogowskazów rozstawiał metalowe tablice z umieszczonym wizerunkiem Matki Boskiej Częstochowskiej (patrz ryc. 1.3), co miało zniechęcać górali do niecnych działań, które często wynikały z nieufności i nieznajomości zjawiska turystyki (Midowicz 1988, Migrała 2006).

Zważając na wymieniome problemy trzeba stwierdzić, że istnieje konieczność stałego monitorowania stanu szlaków turystycznych przez społecznych (lub ewentualnie zawodowych) opiekunów szlaków. Sytuację utrudnia fakt, że w Polsce prawo nie przewiduje restrykcji wobec wandali dewastujących systemy informacyjne szlaków i ich wyposażenie, ale także osób zaśmiecających trasy (wyjątkiem są jedynie szlaki na terenie parków narodowych).

Kontrola stanu znakowania jest wymieniana jako jedno z podstawowych zadań znakarza w instrukcjach znakowania (m.in. *Učebné texty pre značkárov* 2006; *Značení turistických cest*… 1985). Zgodnie z przytoczonymi słowackimi i czeskimi wytycznymi każdy szlak powinien być odnawiany co trzy lata, co oznacza, że w konkretnym roku około ⅓ tras na danym obszarze powinna zostać odświeżona. Całą sieć dzieli się więc na trzy, w przybliżeniu równe, części. Wyjątkiem są szlaki nowe, które odnawia się już w następnym roku po wyznaczeniu, po czym wchodzą one do standardowego trzyletniego cyklu odnawiania.

Wszystkie prace związane z utrzymaniem znakowania powinny być przeprowadzone w pierwszej połowie roku, przed letnim sezonem turystycznym. Oczywiście głównym czynnikiem wpływającym na częstotliwość odnawiania są fundusze, którymi dysponują zarządcy tras. W czasie przeglądów szlaków należy zwrócić szczególną uwagę m.in. na miejsca, w których na terenach zalesionych szlak zarósł, i w celu poprawy widoczności samej ścieżki lub niektórych znaków, konieczne jest podcięcie gałęzi, a czasem umieszczenie danego znaku w innym miejscu (Matuszczyk 2004b). Wskazany jest też stały kontakt z zarządcami lasów w zakresie planowanych wyrębów. Wartym powielenia rozwiązaniem jest spotykane w niektórych częściach Republiki Czeskiej ścinanie drzew dopiero powyżej miejsca umieszczenia znaku i zachowanie takiego pnia aż do momentu rozwoju młodych drzew, na których będzie można umieścić nowe znaki.

W przypadku zorganizowanych terenów narciarskich w Polsce, w tym tras narciarstwa biegowego, konieczność stałej (nawet codziennej) kontroli stanu zabezpieczeń, oznakowania i przygotowania terenów, obiektów i urządzeń narzuca *Ustawa z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich* (Dz. U. 2011, nr 208, poz. 1241). Z kolei w przypadku parków narodowych (o każdej porze roku) monitoring i właściwe utrzymanie infrastruktury technicznej, w tym szlaków turystycznych, należy do zadań Służby Parku Narodowego w myśl *Ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz.U. 2004, nr 92, poz. 880; tekst jedn. Dz.U. 2013, poz. 627, art. 103 ust. 2 pkt 4).

Należy pamiętać, by przed wyruszeniem na szlak dokładnie zapoznać się z aktualnymi mapami w celu zorientowania się w rodzaju, symbolice i kolorystyce znakowanych szlaków turystycznych, po których zamierza się wędrować, by uniknąć niespodzianek (czytaj: błądzenia na trasie).

Szlaki turystyczne w dużej mierze decydują o wewnętrznej dostępności komunikacyjnej danego obszaru. Pozwalają na podejmowanie krótkich, najczęściej jednodniowych wycieczek rekreacyjno-poznawczych. A szeroki wachlarz dostępnych propozycji spędzania wolnego czasu znacząco zwiększa atrakcyjność pobytu w danej miejscowości. Nie każda gmina o tym pamięta, a przecież dobrze oznakowany szlak, to jej wizytówka nie tylko dla mieszkańców, ale i dla gości odwiedzających gminę.

8.3. Negatywne przykłady znakowania szlaków turystycznych

Sposób wykonania i umieszczenia znaków informacyjnych na szlakach często nie jest prawidłowy. Zdarzają się znaki zbyt duże lub małe, bądź za gęsto rozmieszczone, w innych z kolei miejscach są wykonane niedbale lub istnieją odcinki w ogóle ich pozbawione (z różnych powodów – zależnych lub nie od znakarza).

Największym problemem pozostają jednak coraz liczniejsze w ostatnich latach szlaki wyznaczane przez inne niż PTTK podmioty (np. samorządy lokalne, regionalne organizacje turystyczne, lokalne stowarzyszenia i fundacje, gestorzy bazy noclegowej), które stosują własne zasady znakowania (nie zawsze odpowiednio rozpowszechnione i znane turystom) lub nie stosują ich wcale. Skutkuje to dużą różnorodnością form znaków, sposobów prowadzenia turysty i zasad zagospodarowywania tras. W skrajnych przypadkach może to nawet stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa wędrujących osób, gdyż nietypowe oznakowanie może być przez nie źle interpretowane i wprowadzać je w błąd.

Dodatkowo, wiele tego typu szlaków po wyznaczeniu nie jest należycie konserwowanych, stąd czasem po kilku już latach przestają być użyteczne. Mimo

to nadal są oznaczane na mapach, co może powodować utrudnienia, a także dalsze niebezpieczeństwa dla turystów. Ważnym problemem prawnym związanym ze szlakami tworzonymi przez podmioty inne niż PTTK jest niejednokrotnie brak odpowiednich uzgodnień z właścicielami lub zarządcami dróg i terenów.

Jednym z pierwszych w Polsce takich „dzikich" szlaków był fioletowy szlak pieszy w Górach Sowich (ryc. 8.26), wyznaczony bez uzyskania odpowiednich zezwoleń i bez porozumienia z lokalnym oddziałem PTTK przez właścicieli schronisk Sowa i Orzeł w celach promocyjnych i marketingowych. Szlak ten do dziś wiedzie tzw. Średnią Drogą i Drogą Gwarków (zwaną też Srebrną) od Przełęczy Walimskiej (755 m n.p.m.) przez Jelenią Polanę, Kamień Gwarków do schroniska Sowa, zaś jego dalszy odcinek przez schronisko Orzeł na Przełęcz Sokolą praktycznie już zanikł, co jest tym bardziej korzystne, że pokrywał się tu z Głównym Szlakiem Sudeckim, wprowadzając wielu turystów w błąd (chociaż pomyłki zdarzają się nadal i obecnie dotyczą niebieskiego szlaku E3 od strony Przełęczy Walimskiej). Poza tym w całości swojego obecnego przebiegu pokrywa się z różnymi szlakami rowerowymi.

Ryc. 8.25. Kierunkowskazy fioletowego szlaku pieszego na Jeleniej Polanie, gdzie krzyżuje się on z żółtym szlakiem PTTK, fot. K. Kołodziejczyk

Ryc. 8.26. Niestandardowe i nieestetyczne oznakowanie szlaków spacerowych na Sowińcu w otoczeniu Szklarskiej Poręby Górnej, fot. K. Kołodziejczyk

Z kolei na Sowińcu (675 m n.p.m.) w pobliżu zabudowań Szklarskiej Poręby Górnej powstała niewielka sieć kilku tras spacerowych, których znaki – choć wykonane poprawnie pod względem zasad prowadzenia turysty – są wyjątkowo niekształtne (ryc. 8.26) i zbyt gęsto rozmieszczone (co jest jednak konsekwencją wyjątkowej gęstości sieci – kilka szlaków na powierzeni około 1 km^2). Zastosowano też niestandardowe barwy, które w niektórych przypadkach łatwo ze sobą pomylić. Wadą tej sieci jest też brak planu czy schematu tras, a także nieuwzględnianie ich na ogólnodostępnych mapach turystycznych, w związku z czym, jeśli turysta przypadkowo trafi na jeden z tych szlaków, nie będzie wiedział, gdzie go zaprowadzi.

Często można odnieść wrażenie, że na niektórych obszarach jest po prostu za dużo znaków, co wynika bezpośrednio z wyjątkowej mnogości szlaków i ich częstego pokrywania się ze sobą. Ponadto, znaki kilku szlaków wiodących tą samą drogą umieszczane są w różnych miejscach, co może sugerować turyście, że szlak, którym się porusza, gdzieś niespodziewanie skręcił.

W przypadku pokrywania się ze sobą kilku tras znaki powinny być umieszczane w jednym miejscu jeden nad drugim zgodnie z ich hierarchią. Jedynym wyjątkiem mogą być znaki szlaków rowerowych, które można malować w większych odstępach.

W Górach Opawskich wyjątkowo nadużywane są znaki ostrzegawcze („!"), rzadko stosowane w innych częściach polskich gór. Możemy je spotkać przed węzłami szlaków, na szczytach gór czy przed zwykłymi zakrętami, czyli tam, gdzie z reguły wystarczy zwykłe oznakowanie. Wykrzykniki powinny być umieszczane w miejscach niebezpiecznych lub utrudniających orientację, gdzie turysta powinien zachować szczególną ostrożność, a nieuzasadnione ich nadużywanie może prowadzić do dewaluacji ich znaczenia.

Znakowanie niektórych szlaków w przedstawianym tu paśmie jest niezgodne z Instrukcją znakowania szlaków turystycznych (2007). W pierwszej kolejności trzeba zwrócić uwagę na wyznaczone w 1999 r. dwa górskie szlaki rowerowe poprowadzone po stokach Góry Parkowej i masywu Biskupiej Kopy, których znaki tylko w niewielkim stopniu nawiązują do wzorca (ryc. 8.27). Ponieważ od momentu powstania symbole te nie były konserwowane i na wielu odcinkach zanikły, logiczne wydaje się skasowanie tych tras, za czym przemawia także to, że ich przebieg w większości pokrywa się ze szlakami pieszymi, co może stwarzać niebezpieczeństwo zarówno dla turystów pieszych, jak i rowerowych.

Ryc. 8.27. Niezgodne z instrukcją znakowania szlaków turystycznych PTTK znaki górskiego szlaku rowerowego w masywie Biskupiej Kopy, fot. K. Kołodziejczyk

Ryc. 8.28. Zbędne podwójne znakowanie szlaku narciarskiego Pętla Wolfa w Górach Opawskich, fot. K. Kołodziejczyk

W przypadku kilku tras nawiązano do przedwojennego, docelowego systemu znakowania (zwanego rombowym). Znak szlaku w tej konwencji składa się z dwóch równoramiennych trójkątów połączonych podstawami w romb, przy czym trójkąty te odmiennymi kolorami wskazują kierunek do poszczególnych celów, którym te barwy właśnie przyporządkowano. Pojedyncze romby pojawiły się przy okólnym niebieskim szlaku w Lesie Prudnickim, ale tam stanowią jedynie nawiązanie do dawnych tradycji znakarskich. Natomiast na Szlaku Miejskim w Głuchołazach i szlaku narciarskim Pętla Wolfa wokół szczytu Biskupiej Kopy rzeczywiście mają za zadanie prowadzić turystę. W pierwszym przypadku wykorzystanie systemu kierunkowego do szlaku o typowo miejskim charakterze wydaje

się niezbyt wskazane, gdyż za pomocą znaków rombowych trudno oznaczyć skręty trasy, zwykle liczne na terenach zabudowanych. Znaki umieszcza się bowiem równolegle do kierunku marszu (a nie prostopadle, jak w przypadku współczesnych znaków pasowych), stąd na węzłach dróg trzeba przejść aż za skrzyżowanie, by przekonać się, czy nasz szlak wiedzie daną drogą czy nie. Taki sposób znakowania nie pozwala dostrzec z większej odległości dalszego przebiegu szlaku, trudno też jest przekazać informację o zmianie kierunku marszu przed skrętem. Wszystkie te cechy znalazły odzwierciedlenie w niejasnym przebiegu Szlaku Miejskiego w historycznym centrum Głuchołaz.

Na stworzonym w 2009 r. obiegającym szczyt Biskupiej Kopy szlaku narciarskim Pętla Wolfa, chyba tylko z chęci odwołania się do historii, zastosowano podwójne znakowanie (ryc. 8.28): obecnie stosowane znaki pasowe (zgodny z Instrukcją znakowania szlaków turystycznych 2007 niebieski pasek pomiędzy dwoma pomarańczowymi) i znacznie większe znakowanie kierunkowe z trójkątami w kolorach pomarańczowym i niebieskim (znaki te zresztą umieszczono niezgodnie z przedwojenną metodologią). To drugie jest w tej sytuacji zupełnie niepotrzebne i tylko „zaśmieca" krajobraz parku krajobrazowego, jakim są Góry Opawskie. Sytuacja taka może dezorientować turystę, gdyż sugeruje istnienie dwóch szlaków. Romby umieszczono też na drewnianych drogowskazach kierujących turystów z Głuchołaz przez Podlesie do Rejvízu, z którymi jednak nie jest związany żaden konkretny bezpośredni szlak. Trzeba jednocześnie dodać, że znakowanie docelowe obowiązywało też przez jakiś czas na dwóch czeskich szlakach prowadzących na Biskupią Kopę, przy czym była to inicjatywa prywatna zarządcy wieży widokowej na tym szczycie.

Ryc. 8.29. „Węzeł szlaków pieszych" na Przełęczy pod Pasterką w Górach Opawskich, fot. K. Kołodziejczyk

Ryc. 8.30. Niezgodny z przepisami wewnętrznymi PTTK, ozdobny drogowskaz w Górach Suchych, fot. K. Kołodziejczyk,

W wielu polskich górach w związku z mnogością szlaków i ich zarządców stanowiska drogowskazów przyjmują niejednokrotnie nadmiernie rozbudowaną formę, co negatywnie wpływa na krajobraz. Warto też odnotować, że w niektórych regionach kraju w pewnych okresach całkowicie odchodzono od ustalonego powszechnie wzorca, np. w zasięgu działania ówczesnego Zarządu Wojewódzkiego PTTK w Wałbrzychu na kilkunastu węzłach zainstalowano w latach 70. XX w. ozdobne, drewniane drogowskazy, którym towarzyszyły też wykonane w podobnym stylu szkicowe mapy sieci szlaków (ryc. 8.30).

Różnicowanie form drogowskazów w ogóle nie jest wskazane, gdyż powinno się dążyć w tym względzie do unifikacji, podobnie jak ma to miejsce w przypadku właściwego znakowania, by turysta w każdej części kraju mógł liczyć na podobną ofertę. Te nietypowe drogowskazy (lub nowe, wzorowane na nich) w niektórych częściach Sudetów zachowały się do dziś, zwłaszcza w Górach Sowich, Suchych i Stołowych.

W przywoływanych już Górach Opawskich problemem jest z kolei niejasny przekaz kierunkowskazów instalowanych w miejscach, gdzie żaden szlak nie przebiega, a które wskazują kierunek do odległych, czasem nawet o kilkaset metrów, znaków. Forma tabliczek kierunkowych i umieszczana na nich informacja (o możliwości dojścia do szlaku prowadzącego w konkretnym kierunku) niczym właściwie nie różnią się od tej, która pojawiłaby się w sytuacji, gdyby turysta rzeczywiście znajdował się na jakimś szlaku turystycznym.

Mnogość oznakowań w takich punktach sugeruje, iż turysta stoi przy węźle szlaków, co może mylić lub co najmniej wzbudzać wątpliwość w zestawieniu z treścią mapy turystycznej. Taka sytuacja ma miejsce m.in. na Przełęczy pod Pasterką (fot. 8.29) przy najpopularniejszej drodze na Biskupią Kopę, a wynika z niedostosowania układu szlaków do głównych kierunków wędrówek turystów między Jarnołtówkiem a najwyższym szczytem polskich Gór Opawskich. Wzdłuż dużej części najpopularniejszej obecnie trasy nie przebiega żaden szlak.

8.4. Zasady odnawiania szlaków

W ostatnich latach obserwujemy liczne inicjatywy różnych organizacji i stowarzyszeń mające na celu tworzenie nowych szlaków, którymi jednak po zakończeniu projektu nikt się nie opiekuje. Dlatego szybko ulegają dewastacji i stwarzają realne zagrożenie bezpieczeństwa wędrujących nimi turystów.

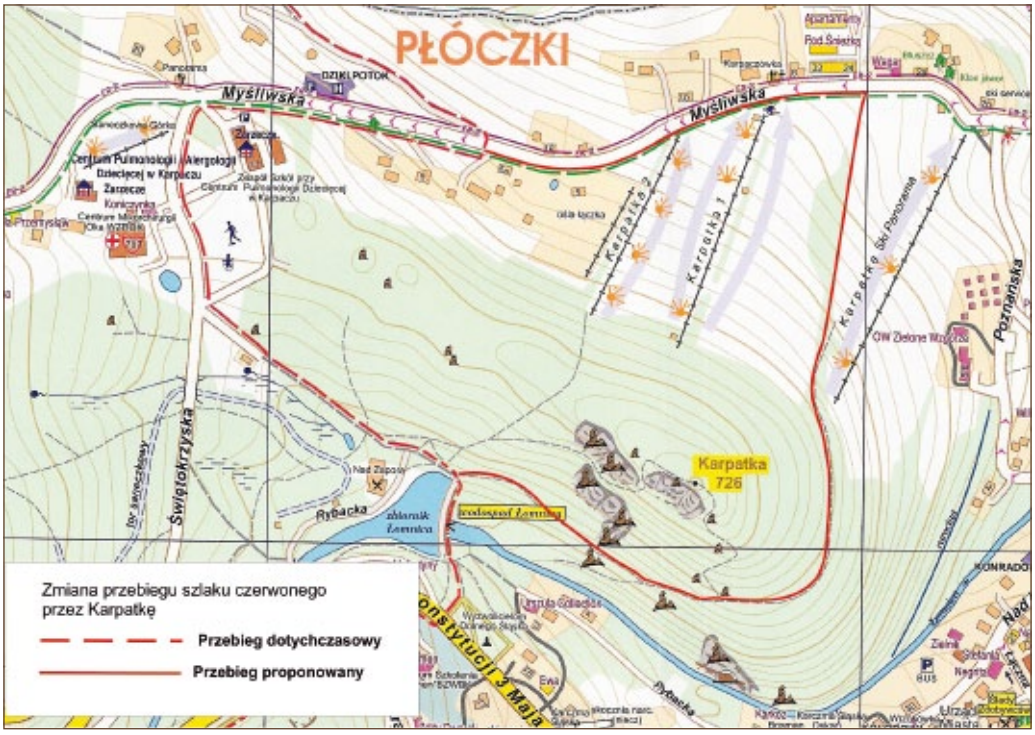
Znakowane szlaki turystyczne wymagają odnawiania minimum raz na trzy lata. Jest to okres, w którym oznakowanie ulega zniszczeniu ze względu na:

- działanie warunków atmosferycznych (farba blaknie, brudzi się, odpryskuje);
- zniszczenia spowodowane przez akty wandalizmu;
- zmiany i remonty na drogach publicznych;
- gospodarkę leśną w okolicach szlaków (wycinka drzew z oznakowaniem);
- zmiany przebiegów dróg leśnych (prace leśne, budowa dróg przeciwpożarowych);
- zmiany przebiegu szlaków związane ze zmianami własnościowymi terenów, na których się znajdują.

Wraz z pracami znakarskimi konieczne jest uzupełnienie infrastruktury okołoszlakowej polegające na wymianie stanowisk drogowskazowych lub samych

drogowskazów, które ulegają zniszczeniu, m.in. przez wandalizm czy pod wpływem warunków atmosferycznych, nie są instalowane z powrotem po remontach dróg lub dezaktualizują się ich lokalizacje ze względu na zmiany przebiegów szlaków.

Utrzymanie szlaków ma dwojaki charakter: konserwacja lub odnowienie. Konserwacja obejmuje bieżące usuwanie stwierdzonych braków na szlaku i powinna być prowadzona wiosną, przed rozpoczęciem sezonu turystycznego. Odnowienie obejmuje odtworzenie na nowo wszystkich znaków i urządzeń na szlaku oraz sprawdzenie ich prawidłowego położenia w terenie. Jeśli znakarz stwierdzi, że wskazania znaków stały się nieaktualne, bo np. wystąpiły zmiany w organizacji ruchu, przebudowano skrzyżowanie, wydzielono nową ulicę bądź właściciel posesji postawił parkan uniemożliwiający turystom korzystanie ze szlaku, powinien dokonać zmian w przebiegu szlaku (czyli dokonać tzw. przełożenia szlaku, a więc poprowadzić go inną dróżką, drogą lub ulicą).



Ryc. 8.31. Mapa zmiany przebiegu Głównego Szlaku Sudeckiego w Karpaczu, opr. A. Mateusiak (2014)

Jeśli zaistnieje konieczność zlikwidowania szlaku, administrator powinien doprowadzić do usunięcia z trasy wszystkich oznakowań i drogowskazów oraz usunąć dany szlak z tablic sieci szlaków. Znaki wykonane farbą należy zamalo-

wać szarą farbą i zadbać, aby informacje o kasowanym szlaku zostały usunięte z map, informacji. Niewłaściwą, choć niestety często spotykana praktyką jest pozostawianie znaków na odcinkach o zmienionym przebiegu lub kasowanie tylko kilku znaków bezpośrednio za rozwidleniem starego i nowego wariantu ich przebiegu.

8.5. Sanitacja szlaków turystycznych

Od momentu, gdy człowiek po raz pierwszy zawitał w góry, na szlakach zaczęły pojawiać się śmieci. Problem ten towarzyszy nam do dzisiejszego dnia. Ludzie dbający o czystość w górach ciągle borykają się z problemem, gdzie trzeba ustawić kosze na śmieci, tak by nie stanowiły zagrożenia dla dzikich zwierząt, a zarazem były wystarczająco gęsto rozstawione. Jest to przede wszystkim problem właściciela (zarządcy) terenu, przez który przebiega szlak. Paradoksalnie, najskuteczniejszą metodą jest nieustawianie koszy lub minimalizowanie ich liczby, a zamiast tego stawianie tablic z prośbą o zabieranie śmieci ze sobą. Praktyka wskazuje (m.in. w TPN), że im więcej koszy, tym bardziej szlaki są zaśmiecone.

W aspekcie szlaków turystycznych działanie ogniw PTTK obejmuje – najogólniej rzecz biorąc – systematyczne sprzątanie oznakowanych szlaków turystycznych, połączone z zajęciami edukacyjnymi dla dzieci i młodzieży na temat zachowań ekologicznych w czasie uprawiania turystyki. Zadanie uwzględnia też, poza sprzątaniem otoczenia szlaku, uprzątnięcie otoczenia sąsiadujących ze szlakiem źródełek, potoków i wszelkich cieków, a także wywiezienie zebranych śmieci.

Schroniska górskie PTTK pełnią bardzo ważną funkcję w udostępnianiu gór, bezpieczeństwie wędrowania oraz tak istotnej dla ochrony przyrody gór – sanitacji szlaków. Wiele z nich znajduje się na terenie parków narodowych obejmujących najwartościowsze przyrodniczo i turystycznie części gór. Turyści najczęściej zostawiają zebrane na szlaku śmieci przy schroniskach. W wielu schroniskach prowadzona jest segregacja śmieci. Oddział PTTK w Ustrzykach Dolnych nieprzerwanie od 1976 r. organizuje akcję „Czyste góry", sprzątając jesienią szlaki górskie po „niesfornych" turystach, natomiast szlaki kajakowe sprzątane są wiosną. Oddział Miejski PTTK w Częstochowie i Klub Osiedlowy PTTK „M-2" w Myszkowie od 1982 r. prowadzą doroczną akcję „Czysta Jura", ukierunkowaną na sprzątanie otoczenia szlaków turystycznych.

Od roku 2012 organizowana jest Ogólnopolska Akcja zainicjowana przez Klub Śródziemie z Krakowa „Czyste góry, czyste szlaki", której patronuje PTTK.

„Czyste góry, czyste szlaki"

Jest to cykl edukacyjnych akcji społecznych. Poza dobrą zabawą, edukacją i poznawaniem naszego kraju, uczestnicy akcji starają się pomagać przyrodzie. W trakcie wędrówek górskimi szlakami uczestnicy akcji zbierają wszystko to, co nie powinno

znajdować się w środowisku przyrodniczym. Akcje „Czyste góry, czyste szlaki" nie mają za zadanie zastępowanie firm i instytucji sprzątających, głównym założeniem jest bowiem aspekt edukacyjny. Samo sprzątanie jest pewnego rodzaju happeningiem, a udział w akcjach non-profit. Jest także wyrazem wsparcia dla wszystkich, którzy nie pozostają obojętni na negatywne działania w stosunku do otaczającej nas przyrody. W trakcie kilku lat działań w projekcie udział wzięło kilka tysięcy osób, wiele firm, szkół i instytucji. Zebrano tony śmieci, dobrze się przy tym bawiąc i edukując.

Do udziału przyłączają się kolejne środowiska, instytucje i media. Wśród nich są już: Ministerstwo Środowiska, „Jan Niezbędny", Polska Organizacja Turystyczna, Polskie Towarzystwo Turystyczno Krajoznawcze, National Geographic Polska, Polski Związek Alpinizmu, Magazyn Górski NPM, serwis Nocowanie.pl, a grono wsparcia ciągle się powiększa.

Organizatorem cyklu akcji od kilku lat jest Klub Podróżników Śródziemie, a inicjatorem i niestrudzonym koordynatorem jest podróżnik, taternik, dziennikarz i fotografik Albin Marciniak.

Źródło: http://www.klubpodroznikow.com/akcje-eko/131-sprzatanie/1766-czyste-gory-czyste-szlaki-2014.

8.6. Turystyczne znaki drogowe

W rozdziale tym należy również wspomnieć o znakach i sygnałach drogowych odnoszących się do szlaków tematycznych, kulturowych i atrakcji turystycznych.

Z badań ruchu turystycznego prowadzonych w kilku województwach (w łódzkim, mazowieckim, małopolskim, warmińsko-mazurskim i in.) wynika, że są one kojarzone z atrakcjami wynikającymi z bogactwa naturalnego, a więc z rzekami (jeziorami), lasami, parkami narodowymi (krajobrazowymi), fauną i florą, czystym powietrzem. Słabością jest dostępność komunikacyjna i niewielka wiedza o zasobach kulturowych (łódzkie, warmińsko-mazurskie). Warto

zadbać o uaktywnienie poszczególnych obszarów województw m.in. poprzez wytyczenie, wykreowanie i oznakowanie tematycznych szlaków turystycznych.

W całej Europie stosowany jest jednolity system symboli zgodny z Konwencją wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych z 1968 r. (Dz. U. z 1988 r., nr 5, poz. 42). Celem oznakowania turystycznego dróg jest ułatwienie poruszającym się samochodami osobom dojazdu do atrakcji turystycznych. Oznakowanie turystyczne obejmuje zaprojektowanie i ustawienie znaków informacyjnych i drogowskazów. Powstaje w oparciu o koncepcję obejmującą wykaz miejsc (obiektów) do oznakowania i projekty graficzne znaków z grupy E-22. Kolejnym etapem jest wykonanie projektów stałych zmian organizacji ruchu. Po ich zatwierdzeniu przez właściwe zarządy dróg, montuje się odpowiednie znaki drogowe. Procedura wdrażania systemu oznakowania turystycznego regionu została opracowana przez Polską Organizację Turystyczną, a następnie uszczegółowiona w poszczególnych województwach.

Informacja nt. zasad rozmieszczania turystycznych znaków drogowych jako elementu infrastruktury drogowej

Podstawy prawne

Zasady oznakowania dróg znakami turystycznymi regulują szczegółowo trzy rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które określa znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania (§ 63 pkt. 5 i § 67 pkt. 1, 2, 3).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik nr 1 do rozporządzenia, pkt. 1, 6, i 9), które określa: procedury znakowania, wymogi techniczne dla znaków, projekty znaków, zasady stawiania znaków oraz konstrukcję znaków.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drodze oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, które określa odpowiedzialność za umieszczanie i utrzymanie znaków drogowych (§ 11).

Rodzaje turystycznych znaków drogowych oraz ich opis

Zgodnie z przepisami, znaki dla obiektów turystycznych należą do serii E:

1) do oznakowania samochodowych szlaków turystycznych oraz obiektów turystycznych występujących na danym terenie stosuje się znaki:
   - E-22a „samochodowy szlak turystyczny”,
   - E-22b „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym”,
   - E-22c „informacja o obiektach turystycznych”;
2) w celu wskazania kierunku do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych stosuje się znaki E-7 do E-12 i E-12a (drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych).

Znak E-22a „samochodowy szlak turystyczny”

E-22a

- stosuje się w celu wskazania początku samochodowego szlaku turystycznego oraz jego kontynuacji na skrzyżowaniach,
- w praktyce służy często do znakowania pojedynczych atrakcji turystycznych, które nie leżą na wyznaczonych samochodowych szlakach turystycznych,
- na znaku umieszcza się nazwę szlaku, jego symbol, strzałkę wskazującą kierunek szlaku oraz symbol organizacji turystycznej wytyczającej szlak.

Znak E-22b „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym”

- stosuje się w celu wskazania kierunku do obiektu położnego przy samochodowym szlaku turystycznym, chociaż w praktyce służy często do znakowania pojedynczych atrakcji turystycznych, które nie leżą na wyznaczonych samochodowych szlakach turystycznych;
- na znaku umieszcza się symbol obiektu turystycznego lub wypoczynkowego oraz strzałkę wskazującą kierunek do tego obiektu;

Znak E-22b

- stosownie do rodzaju obiektu turystycznego na znaku E-22b umieszcza się jeden z symboli określonych w pkt. 6.3.4. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (symbole ze znaków E-7 do E-12a);

E-22b

- znak umieszcza się 50 m przed skrzyżowaniem, na którym następuje zjazd do obiektu; jeżeli trasa dojazdowa zmienia kierunek, znaki umieszcza się dodatkowo na tych skrzyżowaniach, na których kierunek dojazdu ulega zmianie;
- znak E-22b według wzoru nr 2 stosuje się w celu wskazania szczególnej atrakcji na szlaku - na znaku umieszcza się sylwetkę wskazywanego obiektu turystycznego – zamku, pałacu itp.

Znak E-22c „informacja o obiektach turystycznych”

- informuje o występujących obiektach turystycznych na terenie wskazanym na znaku („witacz”);
- stosuje się w celu wskazania obszaru (miasta), na którym znajdują się liczne godne uwagi obiekty turystyczne,
- na znaku umieszcza się nazwę obszaru (miasta), na którym występują atrakcje turystyczne oraz ich symbole;
- znaki umieszcza się przy drogach wjazdowych na obszar.

E-22c

Drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych (E-7 do E-12a)

- stosuje się w celu wskazania kierunku do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych;
- napisy, symbole i obrzeże tych znaków są barwy brązowej;
- można na nich umieszczać symbole obiektów oznaczonych znakami informacyjnymi;
- dopuszcza się podawanie informacji o dużym obiekcie przemysłowym;
- znaki umieszcza się po prawej stronie jezdni, w odległości do 50 m od skrzyżowania;

– znaki umieszcza się przy drodze tranzytowej przechodzącej przez miejscowość lub w jej pobliżu; jeżeli trasa dojazdowa zmienia kierunek, znaki umieszcza się na tych skrzyżowaniach, na których kierunek dojazdu ulega zmianie.

Procedura dotycząca stawiania i utrzymywania znaków

Kwestie związane ze stawianiem i utrzymywaniem znaków reguluje przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drodze oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem. Zgodnie z § 11 wymienionego rozporządzenia: organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje na własny koszt zarząd drogi. Nie dotyczy to umieszczania i utrzymania:

– ust. 3 – znaków informacyjnych oznaczających obiekty mające charakter obiektów usługowych, w których jest prowadzona działalność gospodarcza, umieszczanych na wniosek zainteresowanych przedsiębiorców – zadania te realizują przedsiębiorcy prowadzący tę działalność; przepis stosuje się odpowiednio do znaków informujących o stacjach radiowych;
– ust. 4 – znaków oznaczających szlaki turystyczne i dodatkowych znaków szlaków rowerowych – zadania te realizują zainteresowane organizacje turystyczne.

Jeżeli chodzi o procedurę uzyskiwania zgody na postawienie znaku serii E-22, różni się ona w zależności od rodzaju drogi.

E-7 – do przystani wodnej lub żeglugi	
E-8 – do plaży lub miejsca kąpielowego E-8 – do ośrodka jazdy konnej	
E-9 – do muzeum	
E-10 – do zabytku jako dobra kultury (zamku, kościoła, cmentarza)	
E-11 – do zabytku przyrody (drzewo, grota, skała, ostoja ptaków)	
E-12 – do punktu widokowego	
E-12 a – do szlaku rowerowego E-12 a – do szlaku turystyki pieszej	

Autostrady i drogi ekspresowe:

– wnioskodawca (inwestor / projektodawca) składa wniosek o oznakowanie danego obiektu do Regionalnej Organizacji Turystycznej (ROT), która wydaje opinię w sprawie oznakowania danego obiektu i zwraca się do POT o wydanie

opinii przez Kapitułę przy POT (w jej skład wchodzą przedstawiciele POT, właściwy ROT, Ministerstwa Sportu i Turystyki, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, GDDKiA);

– pozwolenie – GDDKiA.

Ze względu na bezpieczeństwo kierowców przy autostradach i drogach ekspresowych mogą być oznakowane jedynie szczególne atrakcje o wybitnym znaczeniu dla kraju (obiekty z listy UNESCO, parki narodowe, inne ważne o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, po uzgodnieniu z urzędem marszałkowskim i zaopiniowaniu przez ROT).

Pozostałe drogi krajowe:

– wnioskodawca (inwestor / projektodawca) składa wniosek o oznakowanie danego obiektu do Regionalnej Organizacji Turystycznej (ROT) z prośbą o wydanie opinii przez Kapitułę przy ROT;

– pozwolenie – GDDKiA.

Drogi wojewódzkie

– wnioskodawca (inwestor / projektodawca) składa wniosek o oznakowanie danego obiektu do Regionalnej Organizacji Turystycznej (ROT) z prośbą o wydanie opinii przez Kapitułę przy ROT;

– pozwolenie – Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Źródło: www.pot.gov.pl.

Ryc. 8.32. Znaki E-11 i E-12, fot. B Włodarczyk

Znaki turystyczne szlaku samochodowego tworzone są z inicjatywy regionalnych lub lokalnych organizacji turystycznych, a także władz samorządowych. Inicjatorami mogą być także przedsiębiorcy, którzy prowadzą działalność turystyczną. Projekty znaków muszą być jednak zatwierdzone przez regionalne Kapituły Drogowych Znaków Turystycznych.

Wielkopolska Kapituła Drogowych Znaków Turystycznych

Wielkopolska Kapituła Drogowych Znaków Turystycznych powołana została uchwałą Zarządu Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej 26 lipca 2006 r. Podstawą powołania Kapituły jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. (Dz.U. nr 220, poz. 2181 wraz z załącznikami), które wskazuje, że organem opiniującym i rekomendującym lokalizację turystycznych znaków drogowych jest Regionalna Kapituła, w skład której wchodzą m.in. przedstawiciele Urzędu Mar-

szałkowskiego, organizacji turystycznych, Zarządu Dróg Wojewódzkich, Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Zadania Wielkopolskiej Kapituły Drogowych Znaków Turystycznych

Celem działania Kapituły jest dbanie o ujednolicone, zgodne z obowiązującymi przepisami, oznakowanie atrakcji i szlaków turystycznych w województwie wielkopolskim.

Zakres działania Kapituły:

- opiniowanie wyboru obiektów do oznakowania;
- opiniowanie projektu graficznego znaków;
- opiniowanie projektów turystycznych szlaków samochodowych;
- opracowanie wytycznych lokalizacji poszczególnych rodzajów turystycznych znaków drogowych.

Tryb pracy Kapituły:

- członkowie Kapituły wybierają ze swojego grona przewodniczącego Kapituły;
- wybór następuje w drodze głosowania, zwykłą większością głosów w głosowaniu jawnym;
- posiedzenia Kapituły zwołuje przewodniczący po wpłynięciu wniosku do zaopiniowania; w sprawach nadzwyczajnych prawo zwołania Kapituły przysługuje Prezesowi Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej;
- członkowie Kapituły ustalają treść opinii na temat przedstawionego wniosku;
- sprawy organizacyjne, w tym prowadzenie dokumentacji pracy Kapituły prowadzi biuro Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej;
- Biuro WOT przedstawia Zarządowi WOT na bieżąco informację o stanie prac Kapituły;
- powołanie i rozwiązanie Kapituły oraz powołanie i odwołanie członków Kapituły, jak też rozszerzenie zakresu działania Kapituły następuje w drodze uchwały Zarządu WOT.

Oznakowanie atrakcji turystycznych – praktyczne wskazówki

I. Wybór atrakcji

1) sporządzenie listy atrakcji;

2) konsultacje z poszczególnymi gminami;

3) weryfikacja listy na podstawie załączników do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r.;

4) dobór rodzaju znaku i jego rozmiaru.

II. Rozmieszczenie znaków

1) wybór osoby, która sporządzi plan rozmieszczenia znaków, a następnie projekty organizacji ruchu;

2) przejazd trasą, ustalenie miejsc ustawienia poszczególnych znaków, zmierzenie odległości w km do atrakcji;

3) sporządzenie planu rozmieszczenia atrakcji:

- umieszczenie lokalizacji znaków na mapie,
- zestawienie zebranych danych w tabeli.

Rodzaj znaku	*Miejscowość, lokalizacja*	*Atrakcja / treść znaku (napis + piktogram)*	*Wymiary znaku (mm)*	*Miejsce na mapie okolic*	
				w lewo	*w prawo*

III. Uzyskanie wstępnej akceptacji lokalizacji znaków przez właściwego zarządcę drogi

IV. Kapituła

1) przedłożenie koncepcji oznakowania Wielkopolskiej Kapitule Drogowych Znaków Turystycznych,

2) weryfikacja koncepcji na podstawie opinii WKDZT,

3) poinformowanie zainteresowanych gmin.

V. Znaki

1) wybór plastyka,

2) wykonanie projektów graficznych znaków,

3) wybór wykonawcy znaków,

4) wybór firmy, która znaki ustawi.

VI. Procedura administracyjna

1) sporządzenie projektu organizacji ruchu;

2) złożenie wniosku w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu (dotyczy dróg krajowych i autostrad) lub w Rejonie Dróg Wojewódzkich Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (dotyczy dróg wojewódzkich);

3) złożenie wniosku w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Poznaniu; osoba przygotowująca projekt organizacji ruchu.

VII. Oznakowanie

1) wykonanie znaków;

2) ustawienie zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu;

3) rozliczenia finansowe.

Opracowanie przygotowano na podstawie prezentacji Organizacji Turystycznej Leszno – Region.

Źródło: http://www.wotwielkopolska.pl/wielkopolska_kapitula/.

Wdrożenie systemu oznakowania turystycznego regionu
IDENTUR – system identyfikacji atrakcji turystycznych

W ramach Kontraktu Wojewódzkiego dla Województwa Małopolskiego na lata 2001–2003 przyjęto do realizacji konkurs grantowy IDENTUR, w którego ramach rozpoczęto tworzenie systemu identyfikacji atrakcji turystycznych w tych miejscach regionu, w których samorządy zadecydowały o zaangażowaniu własnych środków. W ramach programu wykonano oznakowanie turystyczne w powiatach chrzanowskim, gorlickim i wielickim, w gminach: Czernichów, Grybów, Klucze, Kościelisko, Nowe Brzesko, Pałecznica, Pleśna, Stryszów, Szczurowa, Wielka Wieś, a ponadto w Czchowie, Dąbrowie Tarnowskiej, Krakowie, Nowym Targu, Olkuszu, Proszowicach, Rabce, Starym Sączu, Suchej Beskidzkiej, Zatorze, Wadowicach. Dodatkowo oznakowany został szlak rowerowy, realizowany w ramach Europejskich Tras Rowerowych „EUROVELO", na odcinku Kraków–Harmęże".

Wykonano i zamontowano w terenie tablice turystyczne (znaki drogowe typu E-22c). Wykonane oznakowanie posiada piktogramy głównych atrakcji turystycznych Małopolski (Wawel, Szlak Architektury Drewnianej, Turystyka aktywna – narty) oraz nazwę portalu regionalnego (www.malopolska.pl).

Źródło: http://www.malopolskie.pl/Turystyka/Oznakowanie/.

Celem zaprezentowanych działań jest budowa kompleksowego systemu informacji turystycznej, a w konsekwencji wzrost konkurencyjności Polski i jej regionów na rynku turystycznym. Nie zawsze jednak stawianie turystycznych znaków drogowych jest godne pochwały. Bardzo często ich forma, treść i lokalizacja świadczą o dyletanctwie osób odpowiedzialnych za ich umieszczanie. Są tablice, które o niczym konkretnym nie informują, są tablice dotyczące konkretnego obiektu umieszczane wiele kilometrów przed miejscowością, w której się znajdują (nieraz nawet bez nazwy tej miejscowości) itp. W takich przypadkach „brązowe znaki" przyczyniają się raczej do zaśmiecania pobocza dróg, a nie poprawy informacji turystycznej.

ZAGOSPODAROWYWANIE SZLAKÓW

9. Zagospodarowywanie szlaków turystycznych

Każdy szlak turystyczny powinien zostać wyposażony w odpowiednią infrastrukturę. Ważna dla turystów, szczególnie na obszarach o niskim poziomie urbanizacji, jest m.in. dostępność dobrze zagospodarowanych parkingów i miejsc odpoczynku. Należy pamiętać, że na różnych szlakach turyści mają inne potrzeby. Podstawowymi elementami miejsc postoju są stół z siedziskami, kosze na śmieci oraz wiata lub deszczochron. Uzupełnienie stanowią m.in. tablice informacyjne, stojaki na narty lub rowery, paleniska. Wielkość miejsca postoju (liczba stołów i ław, powierzchnia wiat) powinna zostać dopasowana do natężenia ruchu turystycznego na danym szlaku. Atrakcyjność szlaku podnoszą takie urządzenia, jak ambony, platformy widokowe, pomosty, a poziom bezpieczeństwa – kładki i barierki. Elementy małej architektury powinny być funkcjonalne, estetyczne i trwałe. Wszystkie jednak wymagają stałego monitoringu i konserwacji, które wydłużą czas ich użytkowania.

Zagospodarowaniem turystycznym nazywamy przystosowanie terenu do potrzeb ruchu turystycznego i rekreacyjnego. W odniesieniu do szlaków turystycznych jego celem jest zapewnienie turystom dotarcia do ciekawych krajoznawczo miejsc, a także zagwarantowanie odpowiednich warunków egzystencji w miejscu realizowania aktywności turystycznej. Tworząc koncepcję zagospodarowania szlaków powinniśmy brać pod uwagę chłonność i pojemność turystyczną udostępnianych do penetracji obszarów (por. rozdz. 4.2).

9.1. Elementy infrastruktury szlaków turystycznych

Podstawowym elementem zagospodarowania szlaków turystycznych jest ich oznakowanie. Do oznakowania szlaków turystycznych stosuje się dwa rodzaje symboli. Pierwszą grupę stanowią znaki określające przebieg szlaku, drugą zaś – znaki informacyjne szlaku: tablice informacyjne i drogowskazy. Oznakowanie szlaku turystycznego powinno być czytelne, jednoznaczne, dobrze widoczne i trwałe. Nie powinno szlaku szpecić. Szczegółowo opisano to w rozdziale 7

oraz w załączniku (Instrukcja znakowania szlaków turystycznych 2014). Szlaki kulturowe nie posiadają ujednoliconego systemu znakowania.

W zależności od rodzaju szlaku turystycznego jego zagospodarowanie może składać się z różnych elementów. Najczęściej infrastrukturę tę tworzą:

– przygotowana (tzn. wyrównana, utwardzona) nawierzchnia, mostki, kładki, podesty;

Ryc. 9.1. Utwardzona nawierzchnia na szlaku rowerowym fot. T. Czeleń

Ryc. 9.2. Utwardzona szlak rowerowy, fot. J. Jasiński

– sztuczne ułatwienia (przydatne zwłaszcza na terenach górskich): schody, poręcze, drabinki, klamry, łańcuchy, kładki, mostki itp.;

Ryc. 9.3. Ułatwienia Wałbrzych, fot. Oddział PTTK Wałbrzych

Ryc. 9.4. Kładka dla rowerów, fot. K. Kołodziejczyk

– ułatwienia dla niepełnosprawnych (pochylnie, podjazdy, oznaczenia dla niewidomych itp.);
– zintegrowane ze szlakiem obiekty noclegowe (schroniska), miejsca do odpoczynku, organizacji pikników, schronienia przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, takie jak zadaszenia, deszczochrony, altany;
– urządzenia ułatwiające korzystanie ze sprzętu niezbędnego do uprawiania turystyki kwalifikowanej (np. parkingi i stojaki dla rowerów, przystanie i pomosty dla kajaków, koniowiązy) (ryc. 9.3, 9.4);

Ryc. 9.5. Szlak dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych w Świętokrzyskim Parku Narodowym (Łysa Góra), źródło.www.swietokrzyskipn.org.pl

Ryc. 9.6. Poręczówki dla osób niewidomych w Babiogórskim Parku Narodowym (ogród zmysłów), źródło: www.bgpn.pl

Ryc. 9.7. Miejsce odpoczynku z koszami na śmieci na Piekielnym Szlaku, fot. LGD „U źródeł"

Ryc. 9.8. Schronisko PTTK „Samotnia w Karkonoszach, miejsce odpoczynku, fot. M. Archimowicz

Ryc. 9.9. Wdzydze Kiszewskie, wieża widokowa, fot. J. Galiński

Ryc. 9.10. Miejsce na ognisko i grill, Białaczów, Ogrodowa, fot. LGD „U Źródeł"

Ryc. 9.11. Stojak na rowery w gmnie Rzeczniów, fot. LGD „U Źródeł"

– infrastruktura uzupełniająca: miejsca do organizacji ognisk, wiaty piknikowe, wieże i platformy widokowe;
– zintegrowana ze szlakiem komunikacja publiczna (przystanki, parkingi, możliwość przewożenia np. rowerów, rozkład jazdy dopasowany do ruchu turystycznego itp.);

Ryc. 9.12. Miejsce odpoczynku – stojak na rowery, źródło: www.grojec24.net/

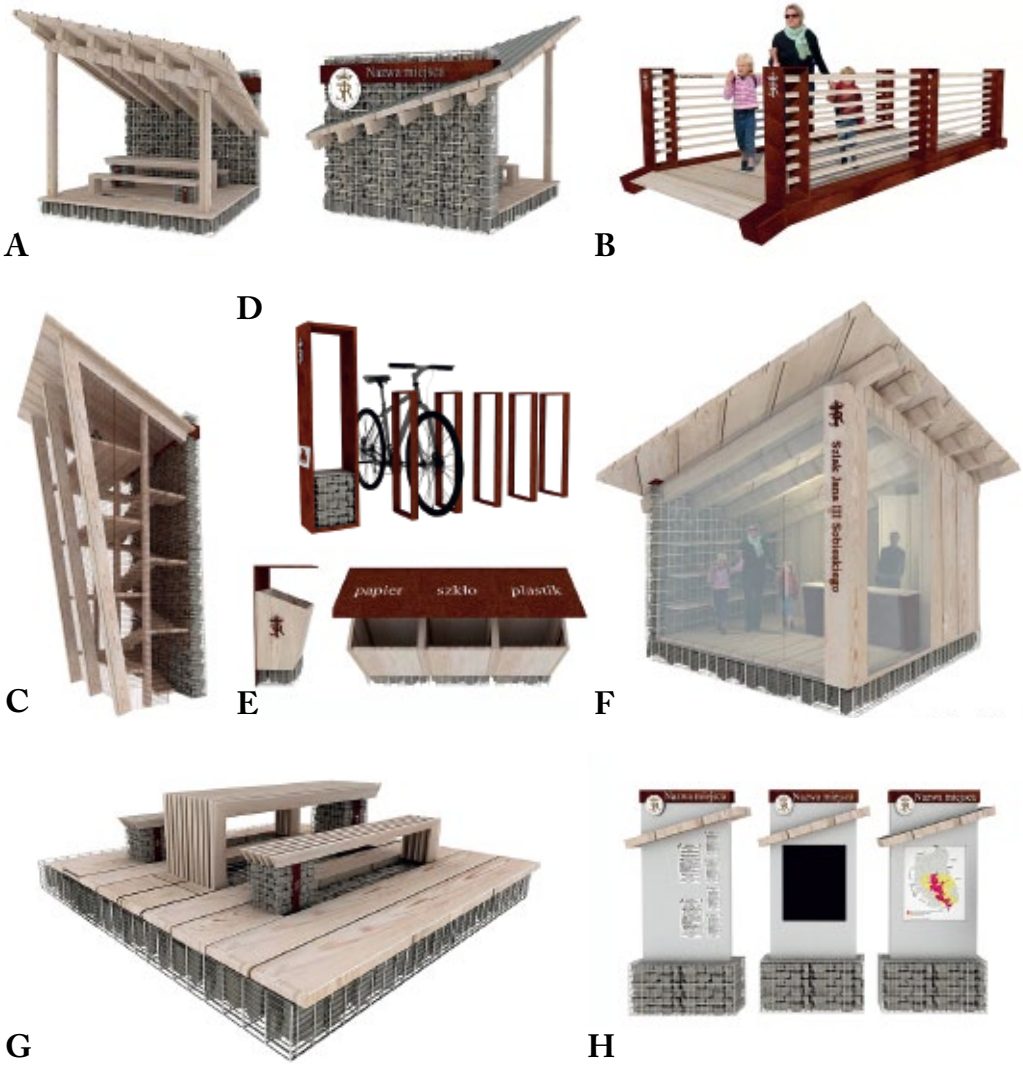
Ryc. 9.13. Miejsce postojowe na Łódzkim Szlaku Konnym, źródło:www.wsiodle.lodzkie.pl

Ryc. 9.14. Wiata rowerowa przy wjeździe do parku w Solcu Kujawskim, fot. H. Miłoszewski

Ryc. 9.15. Miejsce postojowe w gminie Ruda Malenicka, fot. arch.

– parkingi, miejsca odpoczynku (ogrodzenie, ławki, stoły, ujęcie wody pitnej, suche szalety, kosze na śmieci).

W miejscach krzyżowania się szlaków, dużego natężenia ruchu turystycznego oraz na obszarach niebezpiecznych uzasadnione jest lokalizowanie posterunków lub strażnic służb porządkowych i ratowniczych (np. GOPR, WOPR).



Ryc. 9.16. Elementu infrastruktury szlaków turystycznych
wg. projektu MMM Pracowania Architektury:
a. wiata, b. kładka nad ciekiem wodnym, c. wieża widokowa, d. stojak na rowery, e. kosze do segregacji śmieci, f. kiosk z pamiątkami, g. miejsce odpoczynku, h. tablice informacyjne

„Piekielny Szlak" – kompleksowe zagospodarowanie turystyczne w ramach funkcjonowania Lokalnej Grupy Działania „U Źródeł"

Stowarzyszenie Lokalnej Grupy Działania (LGD) „U Źródeł" opracowało strategię rozwoju dla dziewięciu gmin: Końskie, Stąporków, Gowarczów, Ruda Maleniecka, Smyków, Bliżyn z województwa świętokrzyskiego oraz Białaczów, Żarnów i Paradyż z województwa łódzkiego. Jednym z elementów strategii jest promocja poprzez turystykę aktywną, która ma łączyć walory poznawcze i edukacyjne z rekreacją.

Ryc. 9.17. Oznakowanie „Piekielnego Szlaku", fot. B. Włodarczyk

Nowy pieszy szlak turystyczny, który w ramach wypracowanej strategii przygotowują dla piechurów wspólnie Stowarzyszenie LGD „U Źródeł" i konecki oddział Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego w założeniu ma być turystyczną wizytówką obszaru. Trasa częściowo wykorzystuje ścieżki, którymi wcześniej (do 31 marca 2014 r.) przebiegał 97-kilometrowy czerwony szlak pieszy PTTK z Łącznej na Diablą Górę. Pieniądze na realizację pochodziły przede wszystkim z Unii Europejskiej, ale udział finansowy w projekcie mają także poszczególne gminy, przez które przebiega szlak.

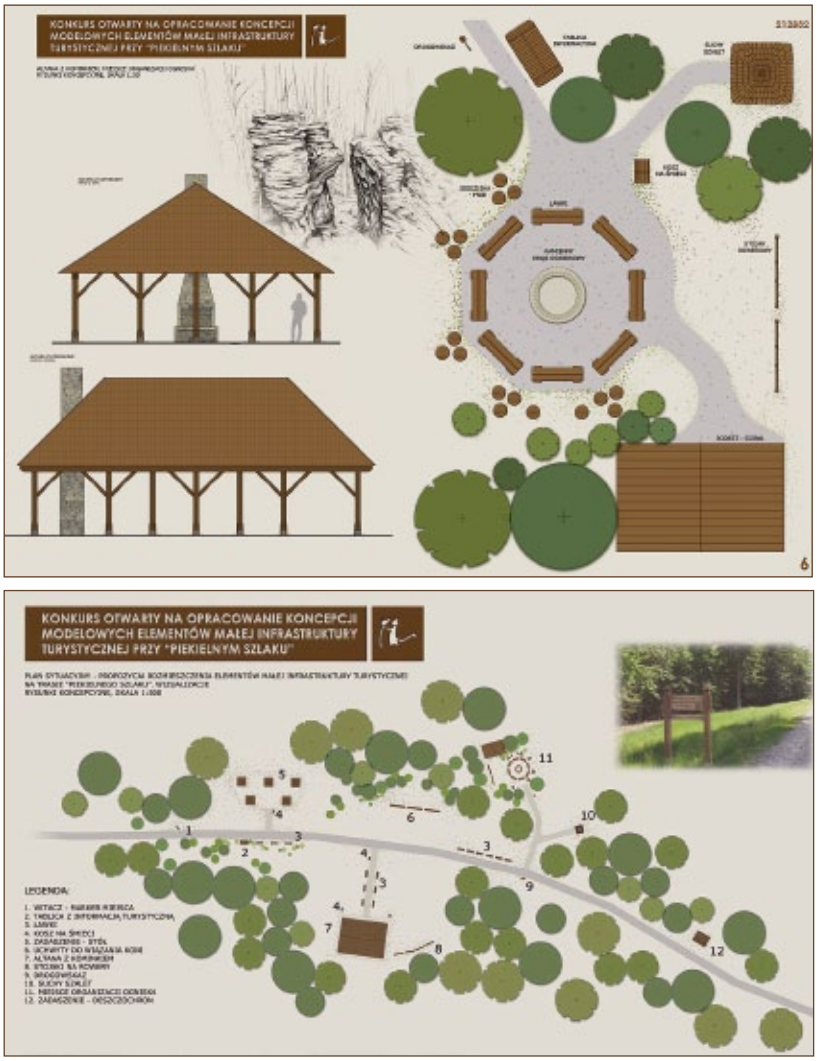
Szlak powstał w uzgodnieniu z gminnymi samorządami, nadleśnictwami, konserwatorami zabytków i innymi instytucjami. Początek szlaku znajduje się w miejscowości Piekło, a koniec we wsi Niebo w gminie Końskie. Miejscowości te oddalone są od siebie o 2 km, ale cała trasa liczy ponad 250 km. Zatacza bowiem ogromne koło, m.in. przez rezerwat Górna Krasna, Cisownik, Sielpię, Piekło Szkuckie, Maleniec, Diablą Górę, Paradyż, Żarnów, Miedzną Murowaną, Białaczów, Gowarczów, Końskie, rezerwat „Piekło" pod Niekłaniem, Bliżyn.

Na trasie spotkać można się wiele nazw nawiązujących do piekielnych czeluści, dlatego naturalne było nazwanie tego nowego szlaku „Piekielnym".

Ryc. 9.18. Projekty kompleksowego zagospodarowania szlaku turystycznego - tablice, ławki, miejsca wypoczynku (Piekielny Szlak), LGB „U Źródeł"

Przygotowanie szlaku nie ogranicza się jedynie do wytyczenia i oznakowania trasy. Dzięki funduszom z „Programu rozwoju obszarów wiejskich" co kil-

kanaście kilometrów zbudowane są kręgi ogniskowe, wiaty, stoły, ławy, suche sanitariaty, tablice informacyjne. Przyjęty w ramach postępowania konkursowego projekt funkcjonalno-przestrzenny i architektoniczny przyczynił się do wykreowania charakterystycznego wyłącznie dla tego obszaru, sposobu kształtowania przestrzeni kulturowej wkomponowanej harmonijnie w środowisko przyrodnicze tworząc oryginalną przestrzeń turystyczną. Jest on również przykładem umiejętnego wykorzystania lokalnych zasobów surowców i systemów technologicznych stosowanych w tradycyjnym budownictwie, które dają gwarancję trwałości i jakości wykonanych elementów.



Ryc. 9.19. Projekty kompleksowego zagospodarowania szlaku turystycznego, usytuowanie obiektów (Piekielny Szlak), LGB „U Źródeł"

Dodatkowym elementem każdego szlaku turystycznego jest infrastruktura informacyjno-edukacyjna, do której zalicza się m.in.:

- drogowskazy i tabliczki informacyjne z czasem przejścia (w górach) lub odległościami (na nizinach);
- witacze (markery miejsca);
- tablice informacyjne z opisem przebiegu szlaku, historii regionu, charakterystyką lokalnych atrakcji (przyrodniczych i antropogenicznych), topograficzną mapą okolicy itp.;
- punkty informacji turystycznej, ośrodki edukacyjne, pawilony wystawiennicze itp.;
- punkty sprzedaży pamiątek turystycznych;
- infokioski, instalacje interaktywne.

Niezbędnym dopełnieniem infrastruktury informacyjno-edukacyjnej każdego szlaku turystycznego są tradycyjne materiały informacyjno-promocyjne (np. przewodniki, foldery, mapy, ulotki), a także najnowsze źródła informacji tworzone przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii (strona internetowa szlaku, aplikacje mobilne, audioprzewodniki).

Ryc. 9.20. Stara Kuźnica, miejsce biwakowe (Piekielny Szlak), LGB „U Źródeł"

9.2. Zagospodarowanie szlaków kajakowych

Najbardziej skomplikowane i kosztowne, a zarazem ze względu na bezpieczeństwo turystów szczególnie ważne, jest zagospodarowanie szlaków kajakowych. Dlatego zostanie ono bliżej omówione w dalszej części tego rozdziału.

Turystyczne szlaki kajakowe PTTK wykorzystują istniejące na obszarze Polski i wytworzone naturalnie przez przyrodę cieki wodne, jeziora i tzw. morskie wody wewnętrzne, jak też wybudowane przez człowieka kanały i sztuczne zbiorniki wodne.

Podstawowymi elementami oznakowania szlaku kajakowego są znaki informacyjne i ostrzegawcze oraz **tabliczki znamionowe**.

Tabliczka znamionowa jest umieszczana pod każdym znakiem na szlaku i przedstawia: ogólne logo szlaku kajakowego, logo PTTK, logo opiekuna szlaku oraz kolejny numer znaku. Szlak kajakowy znakowany jest za pomocą tablic umieszczonych na brzegach rzek i jezior oraz znaków drogowych lub tablic umieszczonych przy drogach publicznych wskazujących miejsca, w których możliwe jest wodowanie sprzętu. Uzupełnienie oznakowania stanowią tablice informacyjne z mapami.

Podstawowym urządzeniem technicznym do umieszczania znaków jest tablica z zadaszeniem, składająca się z dwóch paneli z blachy ocynkowanej, umocowanych trwale w impregnowanych elementach drewnianych. Na panele nakleja się folię samoprzylepną o odpowiedniej kolorystyce i treści, pokrywając ją dodatkową warstwą folii odpornej na działanie promieni słonecznych. W panelu górnym montujemy znak podstawowy (informacyjny lub ostrzegawczy), w panelu dolnym tabliczkę znamionową.

Znakowanie odbywa się zgodnie z wytycznymi Instrukcji znakowana szlaków turystycznych Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego.

Źródło: M. Lityński – znakarz szlaków kajakowych (2014 r.).

Ryc. 9.21. Oznakowanie szlaku kajakowego Krutyni, fot. E. Matusiak-Gordon

Standardy techniczne elementów infrastruktury szlaków kajakowych obejmują zespół wszystkich elementów i urządzeń, pozwalających na wygodne i bezpieczne użytkowanie szlaku kajakowego przez turystów. Infrastruktura powinna zapewniać właściwą obsługę ruchu turystycznego, dobrą dostępność szlaku kajakowego oraz bezpieczeństwo jego użytkowników. Dodatkowo jej funkcją jest ograniczenie nadmiernej ingerencji turystów w środowisko przyrodnicze, co pozwala chronić przyrodę i jej zasoby. Odpowiednio zaprojektowana infrastruktura przyczynia się do skanalizowania ruchu turystycznego w wybranych miejscach, ogranicza wpływ turystów na otoczenie. Pozwala również zaspokoić potrzeby i oczekiwania turystów związane z wygodą, potrzebami higienicznymi, posiłkiem, noclegiem, wyrzucaniem śmieci i rekreacją.

W ramach infrastruktury szlaków kajakowych wyróżnić można dwie zasadnicze grupy obiektów (elementów):

1) **obiekty ułatwiające pokonywanie szlaku**, tj. przenoski przez przeszkody hydrotechniczne (elektrownie wodne, jazy, niskie mostki) oraz miejsca wyciągania kajaków przed odcinkami rzeki, na których spływy kajakowe nie są dozwolone (obiekty elektrowni wodnych);

2) **obiekty pozwalające na wygodne korzystanie ze szlaku**: przystanie kajakowe, pola biwakowe oraz stanice wodne. Umożliwiają one turyście zwodowanie i wyjęcie z wody kajaka (rozpoczęcie i zakończenie spływu), zatrzymanie się nad rzeką, odpoczynek, wyjście z kajaka, spożycie posiłku, załatwienie potrzeb fizjologicznych, pozbycie się śmieci, rozbicie namiotu i przenocowanie lub przerwanie spływu w przypadku złej pogody. Zwykle są one też miejscami postojowymi. Pola biwakowe powinny znajdować się w odległości nie większej niż 10 km od siebie, co zapewnia bezpieczeństwo kajakarzom i możliwość zakończenia spływu w sytuacjach awaryjnych (wywrotka, załamanie pogody, problemy zdrowotne itp.).

Ryc. 9.22. Oznakowanie szlaku kajakowego Szeszupy, fot. B. Włodarczyk

W Polsce nie istnieją jednolite, przyjęte dla szlaków kajakowych wytyczne dotyczące projektowania infrastruktury turystycznej. Stosowane rozwiązania są bardzo zróżnicowane na poszczególnych rzekach. Jedynie w przypadku Lasów Państwowych inwestycje (wiaty, ogrodzenia, tablice) mają w miarę jednolity charakter.

Miejsca wodowania i wyjścia powinny być oznakowane w sposób dobrze widoczny z drogi dojazdowej (zwłaszcza, jeśli są to krańcowe punkty szlaku) oraz z wody, aby zostały w porę przez płynących zauważone. Powinny mieć tablice z nazwą, schematem i kilometrażem szlaku. Dobrze, jeśli umieszczono na nich też informację nt. najbliższej miejscowości – połączeniach drogowych, możliwości noclegu, aprowizacji, uzyskania pomocy medycznej, ewentualnie atrakcjach turystycznych w pobliżu.

Jeśli miejsca wodowania stanowią jednocześnie miejsca dowozu sprzętu kajakowego, to powinny posiadać stanowiska do zatrzymania i rozładunku samochodu, w miarę możliwości – utwardzone. Toalety (WC) i miejsce poboru

wody pitnej stanowią nie zawsze możliwe, ale pożądane udogodnienie. Podobnie zadaszenie ze stołem i ławami, gdzie można przygotować i spożyć posiłek, a czasem nawet schronić się przed ulewnym deszczem lub palącym słońcem. Osobny problem stanowią miejsca, gdzie można zdeponować śmieci, nie narażając się na ich rozwleczenie przez zwierzęta oraz naturalny rozkład między jednym a drugim wywozem.

Ryc. 9.23. Zapora Mylof na szlaku kajakowym Brdy,
fot. J. Galiński

Miejsca postoju spływów kajakowych powinny umożliwić bezpieczny i zgodny z obowiązującym prawem biwak – możliwość rozbicia namiotu, skorzystania z kempingu (lub innego miejsca noclegowego), złożenia sprzętu po wyjęciu go z wody, ewentualnie spożycia posiłku. W miarę możliwości i w zależności od lokalizacji miejsca te mogą być ogrodzone i oświetlone.

Stanice wodne stanowią bardziej rozbudowane i kapitałochłonne punkty obsługi wodnego ruchu turystycznego. Oprócz miejsc przystosowanych do wodowania, posiadają często utwardzone lub drewniane nabrzeża, stałe wiaty i magazyny sprzętu pływającego, pomieszczenie warsztatowe umożliwiające naprawę sprzętu, zaplecze sanitarne, ogólnodostępną kuchnię, bazę noclegową (biwak, kemping), oznakowaną plażę i kąpielisko, miejsce do parkowania, często gastronomię, pracowników sprawujących pieczę nad stanicą, służących radą i pomocą turystom. Nieraz zatrudniają ratowników, instruktorów i przewodników. Teren stanicy powinien być ogrodzony i oświetlony. Z zasady są to obiekty świadczące płatne usługi turystyczne. Lokalizuje się je w miejscach koncentracji ruchu turystycznego, o dobrym dojeździe i infrastrukturze technicznej (energia elektryczna, woda pitna, kanalizacja, telefon). Do zatrzymywania się zachęca także dogodna lokalizacja: w pobliżu miejscowości ze sklepem, gastronomią, apteką itd. W przypadku, gdy stanica usytuowana jest na

terenie zalewowym, należy uwzględnić ten fakt już przy projektowaniu, np. umieszczając wrażliwe elementy infrastruktury na palach ponad powierzchnią gruntu.

Infrastruktura powinna spełniać następujące kryteria:

– trwałość i odporność na warunki atmosferyczne oraz akty wandalizmu;
– jak najmniejsze ingerowanie w środowisko naturalne i krajobraz;
– funkcjonalność i prostota wykonania oraz niski koszt inwestycji;
– zgodność ze specyfiką regionu, jego architekturą i tożsamością oraz standardami regionalnymi.

Ryc. 9.24. Marina PTTK w Wilkasach,
fot. S. Janowicz

Oznakowanie szlaku turystycznego według standardów PTTK wymaga uzupełnień i renowacji co trzy lata. W przypadku szlaku kajakowego, jako stosunkowo odporniejszego na zniszczenia (wandalizm, kradzieże znaków), z uwagi na trudną dostępność elementów oznakowania od strony lądu okres ten można wydłużyć do pięciu lat. Tym samym należy założyć, że trwałość małej infrastruktury i oznakowania musi wynosić pięć lat, co jest zgodne z ustawową stawką amortyzacji tego typu środków trwałych. Co pięć lat należy ponosić nakłady odtworzeniowe, w wysokości około 20% nakładów bazowych na wybudowanie infrastruktury. Kwota ta obejmuje wymianę elementów uszkodzonych i konserwację elementów zachowanych. Może ona się zmieniać, w zależności od jakości wykonania infrastruktury, narażenia jej na czynniki degradujące oraz stopnia jej dewastacji.

Bieżące utrzymanie (sprzątanie, oczyszczanie, koszenie) infrastruktury to zadanie możliwe do sfinansowania wyłącznie ze środków własnych dysponentów obiektów wchodzących w skład zagospodarowania szlaku. Możliwe jest dofi-

nansowanie ze środków własnych gmin (na lokalizacjach znajdujących się na gruntach publicznych), przy wsparciu jednostek PGL Lasy Państwowe (dla lokalizacji na terenach leśnych), właścicieli prywatnych (dla lokalizacji znajdujących się na terenach prywatnych) oraz operatorów turystyki kajakowej (uznających zasady społecznej odpowiedzialności związanej z prowadzoną działalnością turystyczną).

Ryc. 9.25. Miejsce odpoczynku na szlaku kajakowym
fot. S. Janowicz

Utrzymanie bieżące nie generuje znacznych kosztów, a dla właściwego utrzymania obiektów infrastruktury wymagane jest jedynie wypracowanie trwałego modelu współpracy, angażującego wszystkie odpowiedzialne za infrastrukturę szlaku podmioty. W celu zachowania czystości szlaków kajakowych niezbędne jest przede wszystkim zbudowanie odpowiedniej świadomości wśród turystów kajakarzy. Przykładem takiej akcji, wymagającej jednak wypracowania skutecznego modelu współdziałania podmiotów komercyjnych (operatorów kajakowych) oraz samorządów jest np. wprowadzenie obowiązku zdawania po spływie specjalnie oznaczonych worków na śmieci, które przed spływem rozdane by były uczestnikom spływów za odpowiednią, niewielką kaucją (specyficzną „opłatą śmieciową"). Brak zwrotu worka skutkowałby zatrzymaniem kaucji, a zdanie śmieci przez operatów nie byłoby obciążone opłatami.

Z doświadczeń znakarza…

Oznakowania szlaku kajakowego Warty w Wielkopolsce, od Uniejowa do Międzychodu (340 km)

System oznakowania szlaków kajakowych jest nieco inny, niż szlaków rowerowych czy pieszych. Składa się z dwóch podsystemów: znaków informacyjnych, umieszczanych na brzegu rzeki i widocznych od strony wody oraz na drogach dojazdowych, a także tablic informacyjnych, umieszczanych w wybranych miejscach lądowych.

Znaki informacyjne dzielą się z kolei na dwie grupy:

– znaki informacyjne kierunkowe (niebieska ramka, żółte tło, niebieski napis: „miejsce wodowania" z podaniem odległości w metrach lub kilometrach) mają za zadanie doprowadzenie do miejsca wodowania kajaków z drogi głównej. Potrzebne są zwłaszcza tam, gdzie nie występują znaki drogowe. Znaki te ustawiane są dwustronnie – spełnią także wtedy swą funkcję dla płynących w kierunku przeciwnym. Często ich ustawienie może wymagać zezwolenia rejonu dróg publicznych.

– znaki informacyjne (ramka prostokątna niebieska, tło białe, piktogram czarny) ustawiane na brzegu rzeki, mają za zadanie przede wszystkim informowanie płynącego o dogodnym miejscu opuszczenia kajaka (jak też jego wodowaniu), odległości do końca szlaku i noclegach.

Tablice informacyjne zostaną umieszczone w wybranych miejscach lądowych, najczęściej przy wjeździe do mariny, portu, stanicy, przystani, pola namiotowego. Każda tablica składa się z następujących elementów:

1) nazwy szlaku (pośrodku tablicy u góry);

2) przebiegu szlaku, od Uniejowa do Międzychodu, w postaci wygenerowanego z załączonej mapy rzeczywistego przebiegu rzeki w skali 1:500 000 z naniesionymi nazwami miejsc posiadających infrastrukturę dla kajakarzy (lub gdzie ma taka powstać). Nazwa miejsca, w którym się znajdujemy zostanie napisana czerwonym kolorem wytłuszczoną czcionką z czerwonym napisem „Tu jesteś", wszystko na żółtym tle, w ramce typu „dymek" (też czerwonej);

3) ramki ze znakami informacyjnymi, które spotykamy na brzegu w trakcie płynięcia (jest ich 4 sztuki) – po prawej stronie tablicy;

4) ramki ze schematycznym przebiegiem szlaku w najbliższej okolicy, przeciętnie na dystansie 50–70 km, z podaniem szczegółowej odległości do kilku wybranych punktów, gdzie za pomocą piktogramów przedstawiono, jaka usługa czeka wodniaka na brzegu;

5) ramki z legendą zastosowanych na danej tablicy piktogramów; piktogramy informacyjne będą miały rozmiary dostosowane do wielkości tablicy (obliczenia zostaną przeprowadzone po ostatecznych pomiarach) oraz zaokrąglone kanty, jak te brązowe. Systematycznie są kontynuowane trzy kolory: ramka niebieska, tło białe, piktogram czarny;

6) piktogramów zakazujących pewnych zachowań, które będą miały okrągłą ramkę czerwoną i takież przekreślenie, żółte tło i czarny piktogram;

7) na dole tablicy ramki z informacją o zleceniodawcy projektu.

Tak więc każda tablica informacyjna będzie posiadała 7 elementów, z których trzy są zmienne (nazwa na rzece, schemat odległościowy oraz zastosowane piktogramy), a pozostałe cztery – stałe. Ich estetyczne i przejrzyste rozmieszczenie (liternictwo, odległości itp.) jest zadaniem dla dobrego grafika.

Technika i technologia materiałowa

Proponuję zastosować rozwiązanie technologiczne, które zostało sprawdzone na szlakach kajakowych Sanu i Pilicy. Bazuje ono na wykorzystaniu blachy stalowej o grubości 0,6 mm, płaskowników i obejm mocujących, zamontowanych w drewnianej konstrukcji nośnej, wykonanej z drewna zabezpieczonego drewnochronem o kolorze brązowym. Słupy zamontowane w minifundamencie na głębokości 50 cm

(rura polietylenowa kanalizacyjna, u dołu przewiercona trzpieniem poprzecznym stalowym o grubości 2 cm i długości 20–30 cm, oblana betonem wzmocnionym kamieniami). Daszek z gontu maszynowego. Szczegółowe wymiary oraz kolorystykę tablic i znaków przedstawiono niżej.

Konstrukcja tablicy informacyjnej

Plansza wielkości 1200 x 950 mm z blachy powlekanej o grubości 0,6 mm, z wydrukowaną grafiką zabezpieczoną folią UV. Blacha ma zagięte brzegi po obwodzie ramy na głębokość 20 mm.

Konstrukcja stalowa, spawana z profili zamkniętych, średnicy 40 x 40 x 3 mm według rysunku. Powierzchnia nośna z blachy powlekanej 0,6 mm. Rama w części prostokątnej w rogach zaopatrzona w elementy mocujące z płaskownika stalowego średnicy 30 x 30 x 3 mm, przyspawanego punktowo w rogach ramy. Rama malowana dwukrotnie natryskowo farbą Hammerite PC 6704033. Grafika w postaci wydruku solwentowego, zabezpieczona folią UV o podwyższonej trwałości i odporności na czynniki atmosferyczne. Blacha zagięta po obwodzie na głębokość 20 mm i mocowana do ramy nitami zrywalnymi, o średnicy 5 mm z boku. Rama stalowa zaopatrzona w uchwyty w narożach i przykręcona do elementów poziomych tablicy drewnianej.

Znak informacyjny kierunkowy

Tabliczka kierunkowa wielkości 625 x 220 mm, blacha powlekana 0,6 mm koloru żółtego CMYK 0-0-100-0. Liternictwo i rama stalowa koloru niebieskiego CMYK 100-70-0-0. Czcionka Arial CE pogrubiona. Wysokość liter w nazwie 35–40 mm. W zależności od liczby liter – jeżeli nazwa jest długa, zmniejszać z odstopniowaniem co 5% lub zwiększać o 5%. Grafika wycinana ploterowo z folii PVC odpornej na czynniki atmosferyczne bądź drukowana ploterowo i zabezpieczona folią UV o podwyższonej wytrzymałości.

Mocowanie tabliczki do słupka stalowego o profilu 60 x 60 x 3 mm, pomalowanego na kolor niebieski CMYK 100-70-0-0, dokonuje się za pomocą obejmy ze stalowej blachy o grubości 3 mm z otworami 11 mm.

Rama tabliczki kierunkowej o konstrukcji stalowej, spawana z profili zamkniętych o średnicy 25 x 25 x 2 mm według rysunku. Powierzchnia nośna z blachy powlekanej 0,6 mm o wymiarach 620 x 230 mm, nitowana nitami zrywalnymi średnicy 5 mm. Rama zaopatrzona w elementy mocujące z płaskownika stalowego o średnicy 20 x 3 mm i pręta stalowego o średnicy 6 mm, malowana dwukrotnie natryskowo farbą Hammerite koloru CMYK 100-70-0-0.

Znak informacyjny

Plansza o wymiarach zewnętrznych 750 x 600 mm. Blacha powlekana 0,6 mm biała. Liternictwo i grafika koloru niebieskiego CMYK 100-70-0-0 oraz czarnego CMYK 100-100-100-100. Czcionka Arial CE pogrubiona. Wysokość liter w nazwie głównej 45 mm. W zależności od liczby liter – jeżeli nazwa jest długa, zmniejszać z odstopniowaniem co 5% lub zwiększać o 5%. Grafika wycinana ploterowo z folii PVC odpornej na czynniki atmosferyczne bądź drukowana ploterowo i zabezpieczona folią UV o podwyższonej wytrzymałości.

Znak umieszczono na ramie stalowej, spawanej z profili zamkniętych o średnicy 40 x 40 x 3 mm według rysunku i technologii tablic informacyjnych.

Plansza może także być zawieszona na moście drogowym lub wiadukcie kolejowym.

* * *

Innym rozwiązaniem technologicznym przy budowie znaków informacyjnych jest zastosowanie – zamiast blachy powlekanej – płyty polipropylenowej o grubości 10 mm pokrytej laminatem, odpornym na działanie wody i promieni UV. Płytę należy umieścić w odpowiedniej obejmie z blachy, wykonanej według zasad technologicznych przedstawionych wyżej. Taki wariant został zastosowany na tablicach i znakach umieszczonych w 2006 r. na Szlaku Konwaliowym. Które z tych rozwiązań jest tańsze, może wykazać tylko szczegółowa analiza materiałowa lub przetarg. Moim zdaniem przy umieszczaniu tablic i znaków w terenie o znacznej penetracji ludności miejscowej bardziej trwała będzie technologia „stalowa".

Źródło: M. Lityński (2009).

Ryc. 9.26. Przystań kajakowa nad Wartą w Działoszynie, fot. T. Dronka (arch. UMKŁ)

Przystań kajakowa w Działoszynie (woj. łódzkie)

Przystań kajakową zaprojektowano we wschodniej części Działoszyna, w dolinie Warty. Została ona zlokalizowana w rejonie Działoszyńskiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego, przy ujściu starorzecza. Projekt obejmuje również zagospodarowanie prawego brzegu w sposób umożliwiający bezpieczne zacumowanie sprzętu i wyjście na projektowaną promenadę.

Na parterze budynku przystani usytuowano toalety damskie, męskie oraz dla niepełnosprawnych, które są dostępne z holu wejściowego. W centralnym punkcie holu zlokalizowano Punkt Informacji Turystycznej. Na parterze znajduje się również hangar dla sprzętu wodnego, na dachu którego mieści się taras części gastronomicznej.

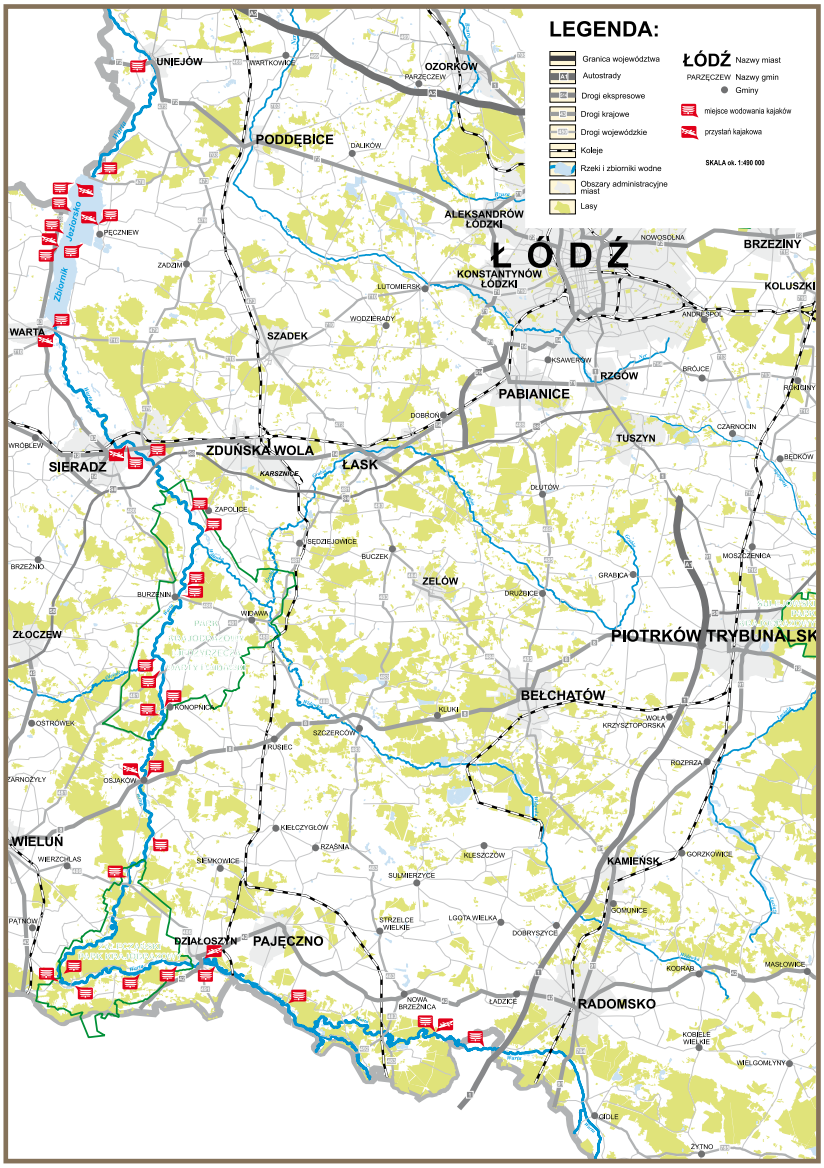
Gastronomia na piętrze jest dostępna z zewnętrznej klatki schodowej. W tej części budynku znajduje się sala główna ze stolikami oraz zaplecze. Budynek jest użytkowany sezonowo, w okresie letnim. Podstawowym jego zadaniem jest obsługa kajakarzy korzystających z rzeki Warty.

W ramach przedsięwzięcia w zakresie robót hydrotechnicznych zbudowano:

– nabrzeże ze stalowej ścianki szczelnej wraz z niezbędnymi robotami ziemnymi i umocnieniowymi;
– promenadę spacerową, w skład której wchodzi droga doprowadzająca do budynków przystani kajakowej i parkingu, parking, ciąg pieszy oraz odcinkowe ubezpieczenie prawego brzegu odnogi Warty (na wysokości projektowanej promenady);

– odcinkowe udrożnienie koryta odnogi Warty – przystosowanie odcinka odnogi rzeki Warty do toru wodnego dla kajaków.

http://www.turystyka-dzialoszyn.pl/przystan-kajakowa



Ryc. 9.27. Mapa szlaku kajakowego Warty, opr. UMWŁ

Na nizinnych szlakach kajakowych wskazane jest organizowanie miejsc krótkotrwałego postoju co 10–15 km, natomiast miejsc gwarantujących nocleg co 20–25 km. Umożliwia to rozsądne planowanie etapów dziennych i kilkudnio-

wych spływów dopasowanych do warunków i możliwości uczestników. Zakres tych inwestycji określają warunki lokalne, ekonomiczne, analiza popytu (prognozy obciążenia szlaku).

Projektowaniem stanic zajmują się niektóre pracownie architektoniczne. Dobrze, jeśli są to czynni wodniacy, co zwiększa szansę na ładny, praktyczny, funkcjonalny projekt, na miarę możliwości inwestora, dobrze służący kajakarzom. Budowa stanicy wymaga sporej wiedzy, zgromadzenia wielu dokumentów i uzgodnień oraz przeprowadzenia analizy ekonomicznej.

Aspekty prawne budowy stanicy – przystani kajakowej

Budując stanicę pełniącą także funkcję przystani kajakowej, należy starannie dobrać teren, kierując się niżej opisanymi kryteriami.

1. Miejsce inwestycji nie powinno być położone na terasie zalewowej. W praktyce jednak często nie ma innej możliwości – w dolinach dużych rzek (zwłaszcza w pradolinach) terasa zalewowa może mieć kilkaset metrów, a nawet kilka kilometrów szerokości. Powinna istnieć możliwość zarówno stosunkowo łatwego dopłynięcia do przyszłej stanicy, jak również dotarcia do niej drogą lądową. Linia brzegowa powinna umożliwiać przybicie kilku kajaków równocześnie. Istotna jest także głębokość wody przy brzegu – im głębsza, tym lepsza. Po dokonaniu wyboru terenu i uregulowaniu jego stosunków prawnych (dzierżawa, zakup), należy wystąpić do właściwego miejscowo urzędu gminy o wydanie warunków zabudowy i zagospodarowania terenów oraz do starostwa o wydanie pozwolenia wodnoprawnego (zgodnie z art. 82, ust. 1, pkt. 7 oraz art. 66 ust. 3 ustawy Prawo wodne).
2. Zlecenie przez inwestora wykonania projektu przystani, operatu wodnoprawnego oraz raportu oddziaływania inwestycji na środowisko. Starostwo wszczyna postępowanie w sprawie o wydanie pozwolenia wodnoprawnego i wyznacza termin rozprawy administracyjnej, w której uczestniczą: wnioskodawca, Urząd Żeglugi Śródlądowej, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, ew. park narodowy lub park krajobrazowy/zespół parków krajobrazowych (jeżeli dotyczy takiego terenu), urząd gminy i projektant. Jednocześnie starostwo określa zestaw potrzebnych do przeprowadzenia rozprawy dokumentów. Rozprawa odbywa się w miejscu projektowanej inwestycji. Konieczność posiadania poszczególnych dokumentów uzależniona jest od tego, do kogo należy teren, na którym ma powstać stanica. Jeżeli należy do Skarbu Państwa (drogi wodne, rzeki są własnością Skarbu Państwa pod zarządem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej z niewielkimi wyjątkami), Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej występuje do Ministra Środowiska, do Departamentu Zasobów Wodnych przez Biuro Gospodarki Wodnej o udzielenie promesy na dzierżawę i użytkowanie gruntów pokrytych wodami. Do wniosku potrzebna jest mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000, mapa ewidencyjna, wypis z rejestru gruntów, decyzja o warunkach zabudowy, stanowisko starosty.

Inwestor zobowiązany jest do:

– zawarcia umowy z kierownikiem budowy i inspektorem nadzoru;
– uzyskania pozwolenia wodnoprawnego i innych wymaganych dokumentów dotyczących pozwolenia na budowę przystani od wojewody;
– wystąpienia do rejonu energetycznego o wydanie warunków przyłączenia energii elektrycznej i zawarcia stosownej umowy;

– wystąpienia o wydanie decyzji przez organ administracji samorządowej, w gestii którego znajduje się przyłączenie wjazdu na działkę.

Po zakończeniu budowy inwestor zobligowany jest do wystąpienia do organu wydającego pozwolenie na budowę z wnioskiem o wydanie decyzji na użytkowanie obiektu. Do wniosku winny zostać dołączone dokumenty wynikające z treści art. 57 ust. 1, 2 i 3 Prawa budowlanego oraz opinie Komendanta Powiatowej Straży Pożarnej, Powiatowego Inspektora Sanitarnego, Inspektora Pracy i Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Konieczne jest również złożenie mapy inwentaryzacji powykonawczej.

Źródło: *Studium zagospodarowania turystycznego szlaku wodnego na rzece Nidzie na odcinku Umianowice – Żurawniki*, Lokalna Grupa Działania PONIDZIE, Kraków, wrzesień 2011 r.

Ryc. 9.28. Tablica informacyjna szlaku wodnego Krutyni w Zyndakach, arch. Wydawnictwa PTTK „Kraj"

ZARZĄDZANIE SZLAKAMI

10. Zarządzanie szlakami turystycznymi

Niezwykle istotne w funkcjonowaniu tematycznych i specjalistycznych szlaków turystycznych (lub ich systemów) wydaje się być stworzenie instytucji nimi zarządzającej. Powołanie zarządcy (koordynatora, administratora) szlaku, ale i prawidłowe zdefiniowanie jego zadań oraz ich rzeczywiste wykonywanie tak w odniesieniu do szlaku (jako linearnego systemu penetracji turystyczno-rekreacyjnej), jak i w stosunku do turystów (jako jego użytkowników usługobiorców) jest niezbędnym warunkiem prawidłowego funkcjonowania szlaku turystycznego. Zakres zadań koordynatora szlaku powinien przy tym zostać szczegółowo określony w odniesieniu do poszczególnych elementów oferty. Winny one odnosić się zarówno do samego szlaku jako systemu (można tę grupę zadań określić jako wewnętrzne), jak i oddziaływać na zewnątrz, czyli na konsumentów, w tym organizatorów turystyki grupowej (np. biura podróży, kluby turystyczne, szkoły) oraz turystów indywidualnych (pojedyncze osoby czy tzw. grupy rodzinne). Dlatego właśnie tym zagadnieniom poświęcony został odrębny rozdział.

10.1. Specyfika zarządzania szlakami turystycznymi

Pomimo wielu lat funkcjonowania szlaków turystycznych w Polsce nie wypracowano jeszcze ogólnie akceptowanego i powszechnie stosowanego modelu (czy modeli) zarządzania nimi. Brakuje też pewnych podstaw teoretycznych. Choć szlaki turystyczne są tradycyjnym elementem przestrzeni turystycznej, przez długi czas nie podejmowano badań nad ich funkcjonowaniem, w tym także ich zarządzaniem. Dopiero w ostatnich latach pojawiły się pierwsze opracowania poświęcone tej problematyce (Styperek 2002, Gaweł 2011, Mikos von Rohrscheidt 2012).

Warto podkreślić, że zarządzanie szlakami turystycznymi jest bardzo złożone, wieloaspektowe i obejmuje wiele istotnych problemów:

– inna jest specyfika zarządzania szlakami turystyki aktywnej i specjalistycznej, a inna szlakami kulturowymi (tematycznymi);

– zarządzać można zarówno pojedynczym szlakiem, jak i ich siecią, czy też systemem szlaków (homogenicznym, złożonym z jednego typu szlaków, np. specjalistycznych, lub heterogenicznym, w skład którego wchodzą szlaki specjalistyczne i kulturowe);
– zarządzanie często dotyczy nie tylko samych szlaków, ale także obszaru, na którym się one znajdują (jest to uwarunkowane ich rolą i znaczeniem w przestrzeni);
– zarządzaniem (administrowaniem) szlakami zajmują się stowarzyszenia (PTTK, LGD, ROT, LOT), fundacje oraz samorządy (gminne, powiatowe, wojewódzkie).

W dalszej części rozdziału autorzy skupią się przede wszystkim na zarządzaniu szlakami kulturowymi, ponieważ wydaje się ono być procesem bardziej złożonym, niż zarządzanie szlakami turystyki aktywnej i specjalistycznej.

Szlaki kulturowe mają swoją specyfikę, wyraźnie odróżniającą je od szlaków turystyki aktywnej. Odrębność tego typu tras wynika z kilku powodów. Najczęściej mają one swojego instytucjonalnego pomysłodawcę, który jest zarazem koordynatorem szlaku. Jest on powoływany na podstawie decyzji administracyjnej lub też wyłania się w sposób naturalny, jako najbardziej aktywny, lider wśród podmiotów zainteresowanych powstaniem i rozwojem szlaku. Inną znamienną cechą szlaków kulturowych jest fakt, że łączą one różne instytucje i podmioty, które posiadają rozległą autonomię, same w sobie są odrębnie zarządzane, a nawet mogą wchodzić w skład innych zewnętrznie zarządzanych struktur. Dlatego często niemożliwe jest wdrożenie programu porządkującego działanie szlaku (np. pełnej standaryzacji usług) we wszystkich obiektach.

10.2. Elementy systemu zarządzania szlakami turystycznymi

Ryc. 10.1. Podstawowe składowe procesu zarządzania, opracowanie autorów

Zarządzanie to zbiór celowych działań obejmujących planowanie, organizowanie, przewodzenie i kontrolę, skierowanych na posiadane (pozostające w dyspozycji) zasoby (ludzkie, finansowe, rzeczowe, informacyjne) w celu jak najbardziej efektywnego wykorzystania ich do osiągnięcia zakładanych celów (ryc. 10.1). Proces zarządzania można porównać do porządkowania chaosu (w tym panowania nad różnorodnością, przekształcania potencjalnych konfliktów we współpracę etc.).

Wyróżnienie wspomnianych składowych procesu zarządzania szlakiem (planowanie, organizowanie, przewodzenie i kontrolę) nie oznacza, że występują

one jedna po drugiej. Najczęściej realizowane są równocześnie, wzajemnie się przenikają i wykazują ścisłe powiązania między sobą. Przykładowo, na etapie planowania należy myśleć już o procesie organizowania szlaku i sposobach ewaluacji podejmowanych działań; forma przywództwa i organizacja szlaku wykazują silne sprzężenie zwrotne itd.

10.2.1. Planowanie

Dość powszechnie uważa się, że etap projektowania szlaku ogranicza się jedynie do wyboru obiektów związanych z jego nadrzędną ideą (tematem) i połączenia ich jedną trasą. Jest to błędne mniemanie. Planowanie powinno być wieloaspektowe, dotyczyć różnych działań i problemów wynikających tak z dzisiejszej organizacji, jak i późniejszego funkcjonowania szlaku kulturowego. Wymaga więc kompleksowego podejścia, szerokiej wiedzy z wielu dziedzin oraz przewidywania różnych scenariuszy zdarzeń (pozytywnych i negatywnych). Jest to o tyle istotne, że błędy i zaniedbania w tej fazie są bardzo kosztowne i trudne, a często wręcz niemożliwe, do wyeliminowania już po otwarciu szlaku.

Należy wyraźnie podkreślić, że szlak turystyczny (zwłaszcza kulturowy) nie służy wyłącznie przemieszczeniu się turysty z punktu A do punktu B. Należy go więc planować w kilku innych, szerszych kontekstach, w tym jako:

- pakiet usług,
- pakiet przeżyć,
- sposób prezentacji i promocji regionalnego dziedzictwa,
- stymulator rozwoju życia kulturalnego i gospodarczego regionu.

1. Turyści wędrując szlakami wykazują bardzo zróżnicowane potrzeby, wynikające zarówno z ich indywidualnych zainteresowań, jak i różnego charakteru szlaków oraz sposobu podróżowania. Dlatego projektując dany rodzaj szlaku powinno się wziąć pod uwagę aktualne i przewidywane potrzeby turystów oraz zapewnić możliwości ich zaspokojenia. Należy więc rozważyć: jakie usługi (zestawy usług) są niezbędne dla wędrujących szlakiem ludzi? Jakie usługi dodatkowe mogą podnieść jego atrakcyjność? Które usługi będą ściśle związane ze szlakiem, a które mogą być dostarczane „z zewnątrz"?
2. Szlak można również rozpatrywać jako określony, dostępny dla turystów przebywających na tym terenie, zestaw przeżyć (emocji, wrażeń). Planując szlak w pewien sposób organizujemy (determinujemy) ich doświadczenia. Mając tego świadomość można celowo, w sposób zamierzony i planowy, zaprojektować wcześniej strukturę doświadczeń turystycznych – proporcje pomiędzy rozrywką, nauką a emocjami (tzw. triada doświadczeń turystycznych, por. Stasiak, Włodarczyk 2013). Szlak powinien turystów angażować emocjonalnie, pobudzać do odkrywania, eksperymentowania, wyobrażania.

Aby to osiągnąć, należy próbować odpowiedzieć na następujące pytania:

- Co turyści mogą robić w każdym z miejsc na szlaku? Jakie formy aktywności można im zaproponować, aby aktywnie współtworzyli swoje doświadczenia?
- Czego turyści mogą się nauczyć podczas zwiedzania szlaku? Jakie informacje lub formy aktywności pozwolą im bardziej zaangażować się w zgłębianie wiedzy i nabywanie nowych umiejętności?
- Jakie formy rozrywki można zaoferować turystom? W jaki sposób spowodować, by ich przeżycia i wrażenia były bardziej relaksujące i zabawne? (Nowacki 2011, s. 19).

3. Szlak może być doskonałym narzędziem promocji dziedzictwa kulturowego regionu, podkreślenia jego wyjątkowości i oryginalności, wyróżnienia szczególnie cennych obiektów etc. Chcąc w tym celu wykorzystać szlak napotkamy na wiele, wcale nie prostych dylematów. Do kluczowych pytań należy zaliczyć m.in.: autentyczność czy komercjalizacja?, schlebianie gustom masowego turysty czy świadome formowanie przestrzeni kulturowej?, odwołanie się do powszechnie znanych ikon popkultury czy też trudna sztuka interpretacji dziedzictwa kulturowego regionu (odkrywania sensu miejsca i jego *genius loci*).

4. Jedną z najważniejszych cech planowania nowego szlaku powinna być jego komplementarność (por. Gaweł 2011). Szlak nie powstaje w próżni, lecz w konkretnej przestrzeni geograficznej i społeczno-gospodarczej, w której zachodzą określone zjawiska i procesy. Projektując szlaki nie można ich ignorować, wręcz przeciwnie – idealnie byłoby, gdyby powstanie turystycznej trasy wpisywało się w szerszy kontekst, dopełniało i wzbogacało inne inicjatywy. Dlatego już na etapie planowania należy wziąć pod uwagę różne lokalne przedsięwzięcia, zarówno te realizowane, jak i dopiero projektowane. Być może – łącząc siły – uda się uzyskać efekt synergii (wzmocnienia efektów wspólnych działań). Wymaga to jednak rozważnych wyborów, przemyślanych pod kątem zakładanych celów projektu, w tym maksymalizacji zysków z istnienia szlaku dla lokalnej społeczności (por. tab. 10.1).

Mając na uwadze złożoność i rangę opisanych problemów zaleca się, by planowanie przyszłego szlaku turystycznego (zarówno kulturowego, jak i turystyki aktywnej) przeprowadzać w ramach szerokiego zespołu projektowego, złożonego ze specjalistów różnych dyscyplin i reprezentantów różnych środowisk (samorządy, branża turystyczna, instytucje naukowo-badawcze, turystyczne organizacje non profit, mieszkańcy regionu, pasjonaci, hobbiści). Zapewni to pluralizm opinii i prezentację punktów widzenia wszystkich stron zainteresowanych realizacją projektu. W przypadku potencjalnych konfliktów umożliwia to też ich wcześniejszą identyfikację i skuteczniejsze poszukiwanie kompromisów (np. ustalenie listy wspólnych celów).

Tabela 10.1. Cele i działania „Strategii rozwoju ekoszlaku Łaźna Struga"

Perspektywa	*Cel główny*	*Cele szczegółowe*
Finansowa	Wykreowanie lokalnego produktu turystycznego - szlak	właściwe gospodarowanie zasobami racjonalny wybór inwestycji optymalizacja inwestycji
Społeczności lokalnej	Poprawa jakości życia mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie szlaku	utrzymanie optymalnego stanu infrastruktury wzrost dochodów mieszkańców z tytułu obsługi szlaku ograniczenie poziomu bezrobocia
Procesów wewnętrznych	Zrównoważone wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych obszaru	optymalizacja inwestycji pozyskanie do współpracy partnerów społecznych i gospodarczych optymalizacja kosztów eksploatacji infrastruktury
Rozwoju	Wykreowanie z udziałem społeczności lokalnej, szerokiej oferty usług turystycznych związanych ze szlakiem	przygotowanie oferty obsługi ruchu turystycznego stworzenie systemu zarządzania szlakiem zagospodarowanie szlaku przygotowanie kadry do realizacji projektu podnoszenie kompetencji mieszkańców zorganizowanie komórki promocji szlaku

Źródło: www.laznastruga.pl.

Na wstępnym etapie tworzenia koncepcji szlaku turystycznego kluczowe są przede wszystkim trzy zagadnienia:

1. **pomysł** – co robimy?, jaki to ma być szlak?, jaka powinna być idea przewodnia (główny temat)?, jaką nazwę nadać szlakowi?, kto ma być użytkownikiem szlaku?;
2. **plan** – co trzeba zrobić, by szlak powstał?, kto to może zrobić?, w jaki sposób?, jak ustalić harmonogram prac?, komu przydzielić zapisane zadania?, czemu ma służyć ten szlak?;
3. **finanse** – ile to będzie kosztowało?, skąd wziąć fundusze?, jak skonstruować budżet projektu?, czy można zrobić to taniej?, jak zapewnić stałe (w dłuższej perspektywie czasowej) finansowanie szlaku?, jakie są możliwe źródła dochodów? (problematyka finansowania szlaków turystycznych, jako kluczowa, została szerzej omówiona w rozdziale 10.3).

Do innych priorytetowych działań, niezbędnych do wykonania w fazie projektowania szlaku turystycznego już na etapie operacyjnym, należy zaliczyć[1]:

– stworzenie listy obiektów tworzących szlak (wraz z ich hierarchizacją);

[1] Wymienione działania dotyczą w pierwszym rzędzie szlaków kulturowych, ale mogą one też być stosowane w przypadku planowania szlaków turystyki aktywnej.

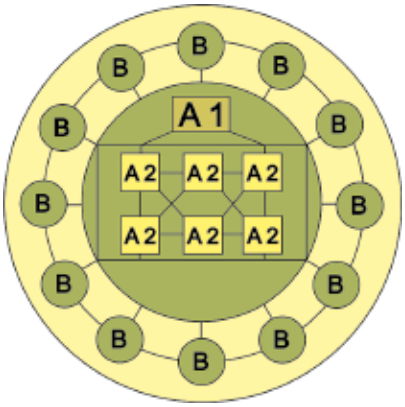
– wyznaczenie kryteriów granicznych, które muszą spełniać obiekty przyjmowane do szlaku,
– wytyczenie szczegółowego przebiegu tras (głównych i drugorzędnych) łączących obiekty;
– określenie zasad udostępniania obiektów na szlaku (terminy, warunki, odpłatność, ograniczenia czasowe, organizacyjne i obyczajowe itp.);
– wskazanie lokalizacji znaków drogowych i tablic informacyjnych;
– opracowania księgi identyfikacji wizualnej szlaku (w tym: logo szlaku, szablon znaków i tablic informacyjnych, layout publikacji i stron internetowych);
– opracowanie koncepcji promocji całości szlaku i poszczególnych obiektów;
– określenie standardów obsługi turystów w obiektach;
– stworzenie wykazu podmiotów tworzących środowisko szlaku (media, samorządy, instytucje kultury, lokalne stowarzyszenia etc.);
– identyfikacja zasobów towarzyszących szlakowi (dodatkowych atrakcji w okolicy) (za Gaweł 2011, rozszerzone i zmodyfikowane).

10.2.2. Organizowanie

Organizowanie to proces wcielania w życie działań nakreślonych na etapie planowania. Polega na przydzieleniu zadań osobom i podmiotom tworzącym szlak kulturowy oraz ich systematycznej realizacji. Dzięki temu ustala się ostateczna struktura szlaku, hierarchia podmiotów, krystalizuje się model zarządzania, a także współpracy, więzi i kontaktów pomiędzy partnerami. Twór ten nie jest jednak sztywny, niezmienny, będzie stale ewoluował wraz z rozwojem szlaku. Współczesne standardy zarządzania wymagają, by był on trwały i stabilny, ale jednak elastyczny, otwarty na zmiany, oparty na szerokiej strukturze poziomej.

Nie istnieje jeden jedyny właściwy model struktury zarządzania szlakiem turystycznym. Zdeterminowany jest on bowiem wieloma czynnikami: specyfiką obszaru, rodzajem obiektów tworzących szlak, jakością kadr będących do dyspozycji, ograniczeniami prawnymi, sytuacją społeczno-gospodarczą lokalnej społeczności, finansami jednostki samorządowej itd. Dlatego sposób zarządzania szlakiem, który sprawdził się w jednych warunkach, nie musi być właściwy i skuteczny na innym terenie, w innych okolicznościach. Za każdym razem model struktury zarządzania musi być ustalany indywidualnie, musi wynikać z istniejących realiów, a także z przyjętej i realizowanej strategii (misji, celów strategicznych i operacyjnych).

Mimo wielu ograniczeń i utrudnień można jednak pokusić się o stworzenie ogólnego, teoretycznego modelu zarządzania szlakami kulturowymi. Próbę taką podjął w swej pracy Ł. Gaweł (2011), który przedstawił strukturę szlaku jako dwa koncentryczne okręgi (ryc. 10.2).



Ryc. 10.2. Uproszczony schemat struktury organizacyjnej szlaku kulturowego, Gaweł 2011 (objaśnienia symboli w tekście)

Centrum układu stanowi ośrodek przywódczy (organizacja zarządzająca). W jego skład wchodzą: główny podmiot decyzyjny (A1) oraz wspomagające go komórki (A2):

– dział merytoryczny – gromadzi i opracowuje informacje o szlaku i jego obiektach, przygotowuje treść materiałów informacyjno-promocyjnych;
– dział promocji i marketingu – prowadzi szeroko rozumiane działania promocyjne, badania rynku, opracowuje projekty rozwoju szlaku;
– dział projektów specjalnych – przygotowuje i realizuje zadania specjalne, np. cykliczne i okazjonalne wydarzenia na szlaku;
– dział administracyjno-finansowy.

Krąg zewnętrzny tworzą pozostałe podmioty (B) znajdujące się na szlaku (w terenie), ale pozbawione większości prerogatyw decyzyjnych w odniesieniu do całej struktury. Mogą one wprawdzie współuczestniczyć w zarządzaniu nim (w formie konsultacji, zgłaszania pomysłów etc.), ale ich rola koncentruje się głównie wokół zapewnienia spójności szlaku (komunikacji pomiędzy poszczególnymi członkami szlaku, a także pomiędzy nimi a centrum układu).

Tab. 10.2. Sposób i zakres koordynacji Szlaku Architektury Drewnianej

Wyszczególnienie	*Charakterystyka Szlaku Architektury Drewnianej*
Profil szlaku	Szlak architektury (rodzaj) – jako uznane dziedzictwo kulturowe
Nazwa i siedziba koordynatora	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego – Departament Turystyki Sportu i Promocji (Zespół ds. Rozwoju Marki Turystycznej Regionu) Zadania zlecone realizują: Małopolska Organizacja Turystyczna Małopolski Instytut Kultury
Typ koordynatora	Terytorialny organ władzy publicznej/regionalna organizacja turystyczna
Koncentracja zadań	Zadania wykonuje wiele osób w różnych instytucjach, każdorazowo jest to jeden z kilku zakresów zadaniowych
Personel, zatrudnienie i finansowanie	Każdorazowo w ramach etatów wymienionych instytucji

Zakres zadań w stosunku do szlaku	Monitoring oznakowania tras i obiektów Regularna inwentaryzacja obiektów Promocja (w tym organizacja wizyt medialnych) Badania ruchu turystycznego
Zakres usług dla konsumentów	Informacja turystyczna o systemie (portal www, materiały papierowe) Organizacja wydarzeń cyklicznych (np. imprezy muzyczne i warsztaty kreatywne)

Źródło: Ł. Gaweł (2011).

Na podstawie analizy wybranych szlaków tematycznych w Europie i Polsce A. Mikos von Rohrscheidt (2012) wyróżnił cztery podstawowe modele zarządzania tego typu trasami:

– jednolity,
– centralny,
– rozproszony,
– niedookreślony (tab. 10.3).

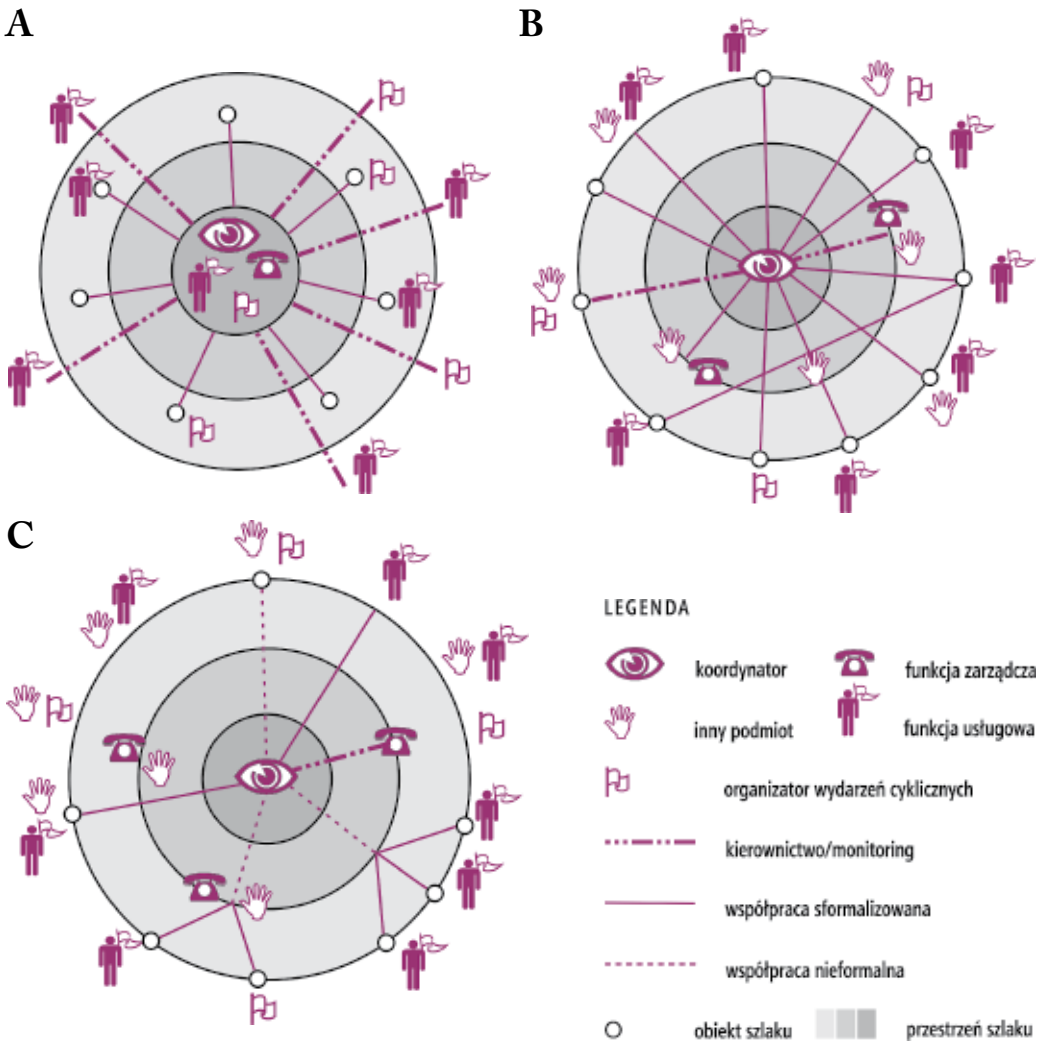
Tab. 10.3. Podstawowe modele zarządzania szlakiem turystycznym

Wyszczególnienie	*Model*			
	jednolity	*centralny*	*rozproszony*	*niedookreślony*
Cecha	cała władza w rękach koordynatora: monitoring, informacja, kreowanie oferty, promocja	ośrodek koordynujący współpracuje z kilkoma podmiotami i deleguje na nie poszczególne zadania	funkcje koordynatora rozproszone pomiędzy poszczególne podmioty	brak modelu, szlak nie funkcjonuje jako spójny produkt
Atuty	sprawne funkcjonowanie szlaku jako całości	profesjonalny poziom realizacji poszczególnych zadań	profesjonalny poziom realizacji poszczególnych zadań, w których specjalizuje się dany podmiot	
Słabości	niski poziom identyfikacji pozostałych podmiotów ze szlakiem	zbyt duża koncentracja na własnych zadaniach (brak myślenia w kategorii szlak)	słaba identyfikacja ze szlakiem; brak promocji szlaku jako produktu	

Źródło: opracowanie autorów na podstawie A. Mikos von Rohrscheidt (2012).

Trzy pierwsze modele scharakteryzowane w tab. 10.3. można przedstawić w postaci graficznej (ryc. 10.3).

Należy jeszcze raz wyraźnie zaznaczyć, że nie można bezwarunkowo rekomendować jednego uniwersalnego modelu zarządzania wszystkimi szlakami. Koordynacja każdego z nich musi być oparta o optymalnie dobrany model w zależności od jego specyfiki, pełnionych funkcji, uwarunkowań otoczenia itp.



Ryc. 10.3. Modele koordynacji szlaków tematycznego wg A. Mikosa von Rohrscheidta (2012)
A – jednolity, B – centralny, C – rozproszony

Centrum Zarządzania Szlakiem Konnym (CZSK)

Organizację zarządzającą posiadają przede wszystkim szlaki kulturowe. Nie znaczy to jednak, że inne rodzaje szlaków nie mogą mieć swojego centrum decyzyjnego. Przykładem nowoczesnego podejścia do zarządzania szlakami turystyki aktywnej jest Łódzki Szlak Konny im. mjra H. Dobrzańskiego Hubala, który dysponuje taką strategiczną jednostką.

Centrum Zarządzania Szlakiem Konnym mieści się w Łagiewnikach (w północnej części Łodzi) i pełni rolę punktu informacji i monitorowania turysty oraz punktu postojowego dla konia. Na terenie obiektu można zaplanować trasę korzystając z portalu, a także wypożyczyć urządzenia GPS pomocne podczas wycieczki.

Do centrum docierają informacje z urządzeń lokalizujących jeźdźców, dzięki temu łatwiejsze jest zapewnienie bezpieczeństwa na szlaku. Monitoring prowadzony jest przez urządzenia PDA, telefon komórkowy lub lokalizator GPS. Turyści korzystający ze szlaku mogą wypożyczyć lokalizatory, które wskazując położenie zapewnią szybkie udzielenie pomocy w nagłych wypadkach.

CZSK działa w strukturze organizacyjnej Departamentu Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego. Teren CZSK, w tym miejsce postojowe, jest terenem ogólnie dostępnym otwartym dla turystów w godzinach funkcjonowania CZSK.

Korzystanie z infrastruktury jeździeckiej (padoki, stajnia, siodlarnia) oraz pomieszczeń Centrum (pomieszczenia socjalne, pomieszczenia odnowy, sale konferencyjne, zaplecze kuchenne) jest bezpłatne i odbywa się na zasadach określonych w regulaminie, w zakresie uzgodnionym z obsługą obiektu CZSK oraz zgodnym z przeznaczeniem, właściwościami i wyposażeniem.

Źródło: www.wsiodle.lodzkie.pl/pl-def/poi/3373243/.

Podstawowym kryterium wyboru obiektów do szlaku kulturowego jest ich zgodność z jego tematem przewodnim. Powinny one być autentyczne, reprezentatywne dla całej zbiorowości i o dużej wartości – historycznej, artystycznej, naukowej. Oczywiście uzyskany zbiór będzie wewnętrznie zróżnicowany, niekiedy dość znacznie. Dlatego zaleca się dokonanie hierarchizacji wybranych obiektów. Nie wszystkie będą przecież pełnić te same funkcje. Najcenniejsze z nich będą stanowiły tzw. punkty kluczowe (kotwiczne) planowanego szlaku. Są to miejsca o największym potencjale rozwoju, które w przyszłości powinny stać się głównymi centrami ruchu turystycznego – największymi atrakcjami, wręcz symbolami szlaku.

Punktami kotwicznymi mogą być:

- obiekty o unikatowej wartości (najstarsze, jedyne, wyjątkowe);
- obiekty położone w głównych węzłach komunikacyjnych;
- obiekty najlepiej przygotowane do obsługi ruchu turystycznego (dostępne z zewnątrz i wewnątrz, z usługą przewodnicką, także w językach obcych, z materiałami promocyjnymi, posiadające parking etc.).

Łużycki Szlak Dziedzictwa Przemysłowego – Energia

Interesującym przykładem hierarchizacji obiektów na szlaku jest trójstopniowa klasyfikacja, którą opracowano dla Łużyckiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego – Energia (część Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego). Wyróżniono w niej:

Highlights – obiekty otwarte przez cały rok, co najmniej sześć dni w tygodniu, oferują zwiedzanie indywidualne lub grupowe z przewodnikiem, mają wysokiej klasy ekspozycję w autentycznej scenerii, posiadają też specjalną ofertę dla dzieci, usługi gastronomiczne i własny parking, prezentacja obiektu dostępna jest w Internecie, a na miejscu można uzyskać informacje o atrakcjach w okolicy;

Places of Interes – obiekty o stałych godzinach otwarcia, oferują zwiedzanie indywidualne lub grupowe z przewodnikiem, mają wysokiej klasy ekspozycję w autentycznej scenerii, dysponują własnym parkingiem; prezentacja obiektu dostępna jest w Internecie;

Insider Trips – zwiedzanie obiektu z przewodnikiem możliwe jest tylko po uprzednim uzgodnieniu, zachowała się autentyczna sceneria, obiekt posiada parking.

Źródło: Ł. Gaweł (2011).

Tworzenie szlaku powinno przebiegać równolegle z pracami nad programem zarządzania szlakiem i katalogiem identyfikacji wizualnej. Program zarządzania szlakiem prezentuje podział obowiązków związanych z utrzymaniem trasy, ustala zasady, jakich należy przestrzegać w czasie jego eksploatacji oraz wskazuje działania, jakie należy podjąć w celu jego wypromowania. Katalog (księga) identyfikacji wizualnej zawiera informacje o wszystkich elementach symboliki, które będą wykorzystywane w celu oznakowania szlaku oraz księgę standardów, czyli opis zasad i procedur stosowania elementów tożsamości wizualnej szlaku. Składają się na niego wzory: logotypu, kolorów, typografii, tablic informacyjnych, reklam, stron internetowych, przewodników, map, plakatów i gadżetów reklamowych.

Program zarządzania szlakiem i katalog identyfikacji wizualnej są niezbędne do prowadzenia systematycznej i skutecznej promocji szlaku z wykorzystaniem narzędzi marketingowych (od opracowania map i przewodników, przez tworzenie stron internetowych do organizacji konferencji).

10.2.3. Przewodzenie

O niezwykle istotnej roli i kluczowym znaczeniu przywództwa w rozwoju polskich regionów turystycznych pisał P. Zmyślony (2004). Według niego nadrzędnym zadaniem przywódcy jest dążenie do wzrostu konkurencyjności regionu turystycznego. Wynikają z tego trzy kolejne zadania:

1) dążenie do tworzenia zintegrowanego produktu turystycznego regionu (w naszym przypadku szlaku turystycznego);
2) dążenie do zgodności celów indywidualnych z celami rozwojowymi całego regionu (szlaku) oraz
3) dążenie do rozwoju turystyki w regionie zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego.

Do najważniejszych funkcji, jakie pełni każdy przywódca (w tym również lider szlaku) P. Zmyślony (2004) zaliczył:

– **funkcję koordynacyjną** (integracyjną), w ramach której ułatwia podmiotom wzajemne oddziaływania, podtrzymuje niestabilną strukturę partnerską oraz wspomaga ich zaangażowanie w inicjatywę, jednocześnie przeciwdziała mogącym pojawić się zakłóceniom i konfliktom (rola negocjatora) oraz dąży do osiągnięcia konsensusu w sprawie przyszłych działań;
– **funkcję aktywizującą** (stymulującą), w ramach której motywuje i inspiruje podmioty tworzące ofertę turystyczną do podnoszenia indywidu-

alnej sprawności operacyjnej (rozwijania się i lepszego funkcjonowania) poprzez m.in. wsparcie w sferze doradztwa (prawnego, marketingowego i organizacyjnego), stworzenie programu szkoleń, wprowadzanie systemu standaryzacji usług, a także poprzez swą własną aktywność (przykład do naśladowania);

– **funkcję projektową** (analityczną), w ramach której odgrywa wiodącą rolę w wypracowywaniu wizji rozwoju turystyki, w tym m.in. projektowaniu strategii rozwoju regionu (szlaku);
– **funkcję reprezentacyjną** (delegacyjną), w ramach której reprezentuje region w kontaktach z władzami na różnych szczeblach, reprezentantami innych regionów (szlaków) oraz samymi turystami;
– **funkcję informacyjną** (badawczą), w ramach której stanowi centrum działań w regionie, dlatego musi być postrzegany jako nadawca, odbiorca i koordynator przepływu informacji pomiędzy współpracującymi partnerami; posiadanie szczegółowych danych na temat klientów i własnego potencjału usługowego warunkuje efektywne funkcjonowanie całego systemu.

Przywódcy mogą być arbitralnie wyznaczeni przez instytucję nadrzędną. Jednak prawdziwi, niekwestionowani liderzy wyłaniają się w sposób naturalny z grupy podmiotów zaangażowanych w realizowane przedsięwzięcie. Nie inaczej dzieje się w przypadku szlaków.

W polskich realiach społeczno-gospodarczych i systemie prawno-finansowym koordynatorami szlaków kulturowych są:

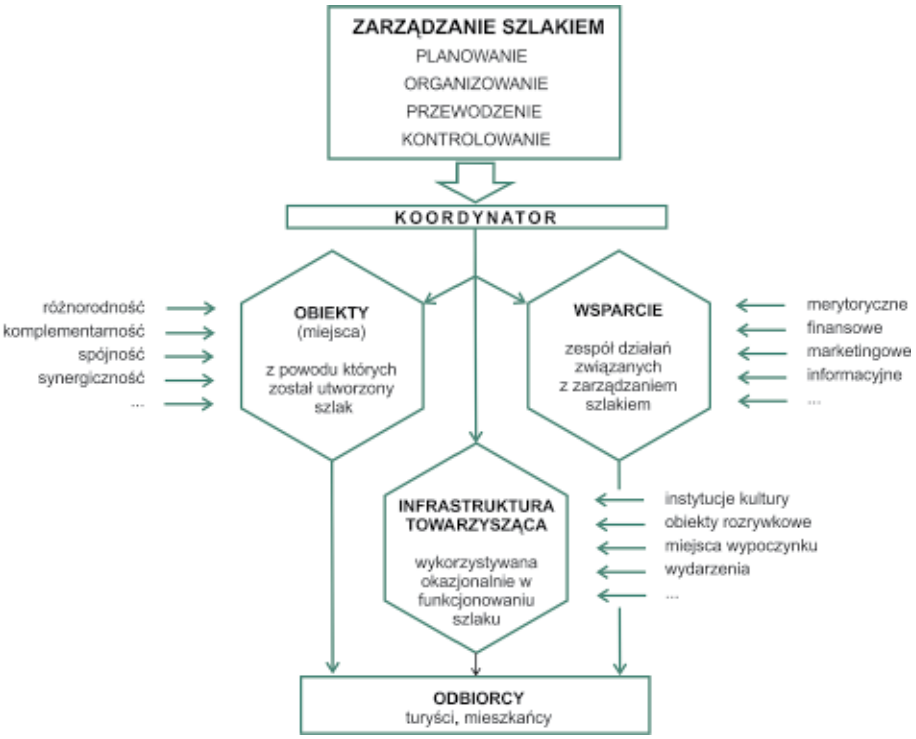
– samorządy, w tym zwłaszcza urzędy marszałkowskie (odpowiednie departamenty ds. turystyki lub kultury) oraz gminy;
– regionalne i lokalne organizacje turystyczne (z reguły powiązane prawnie i finansowo z samorządami);
– inne organizacje społeczne (stowarzyszenia i fundacje, niekiedy specjalnie zawiązywane dla administrowania szlakami);
– instytucje kultury;
– firmy komercyjne (przedsiębiorstwa prywatne działające samodzielnie lub w powiązaniu z samorządami).

Zdaniem Ł. Gawła (2011) najlepszym podmiotem zarządzającym szlakami kulturowymi są albo instytucje publiczne, albo podmioty działające przy wsparciu ze środków publicznych. Tylko one dysponują „odpowiednimi zasobami oraz wysoką trwałością organizacyjną, instytucjonalną i finansową", potrafią też łączyć cechy podmiotu zarządzającego i naukowo-badawczego.

Ł. Gaweł (2011) uważa też, że tworzenie szlaków kulturowych wymaga specyficznego typu przywódcy. Liderem najpierw grupy projektowej, a później całego przedsięwzięcia powinien być – nawiązując do terminologii S.P. Rob-

binsa – przywódca charyzmatyczny. Jest to postać posiadająca szczególną osobowość, skłaniająca współpracowników do myślenia w szerszej perspektywie, wychodzenia poza własne partykularne interesy, działania w interesie ogółu, dla dobra organizacji i całej społeczności. Poza tym charakteryzuje go wiara w siebie, posiadanie wizji, silne przekonanie, że osiągnięcie celów jest możliwe (nawet kosztem osobistego ryzyka i dużych nakładów finansowych), niestandardowe zachowanie, wizerunek inicjatora zmian. Przywódca charyzmatyczny wywiera duży wpływ na swoje otoczenie, zwłaszcza na zachowania i postawy bliskich współpracowników, co bezpośrednio przekłada się na efektywność ich pracy.

Psychologiczne cechy przywódcy charyzmatycznego znacząco ułatwiają efektywną realizację zadań stojących przed koordynatorem szlaku. Zarządzanie szlakiem turystycznym to nie tylko nadzór nad obiektami czy miejscami przez które przebiega, ale także liczne działania związane z merytorycznym, finansowym, marketingowym oraz informacyjnym wsparciem jego funkcjonowania jako swoistego systemu. Ponadto koordynator musi mieć na uwadze różnorodne elementy otoczenia szlaku, które mogą być wykorzystywane stale lub okazjonalnie do poszerzania i uatrakcyjniania oferty dla różnych grup odbiorców: turystów czy mieszkańców (ryc. 10.4).



Ryc. 10.4. Zakres działań koordynatora w ramach zarządzania szlakiem turystycznym, źródło: opracowanie autorów

Zadania koordynatora szlaku kulturowego A. Mikos von Rohrscheidt (2011) podzielił na:

– wewnętrzne, odnoszące się do samego szlaku jako systemu;
– zewnętrzne, ukierunkowane na konsumentów: organizatorów turystyki grupowej (touroperatorzy, kluby turystyczne, szkoły) oraz turystów indywidualnych.

Liczba i zakres tych zadań uzależnione są oczywiście od specyfiki szlaku i w poszczególnych przypadkach mogą być bardzo różne, ale trzy zadania stanowią absolutne minimum. Są to:

1) monitoring stanu systemu (oznaczenia szlaku i obiektów, ich stanu technicznego i dostępności);
2) zbieranie (wytwarzanie), przetwarzanie i dystrybucja informacji o szlaku, obiektach i wydarzeniach;
3) organizowanie promocji szlaku (Mikos von Rohrscheidt 2011).

Trochę inaczej zadania koordynatora szlaku kulturowego postrzega Ł. Gaweł (2011). Strategicznym celem działań podmiotu zarządzającego powinna być w pierwszym rzędzie dbałość o spójność szlaku zarówno w świecie rzeczywistym, jak i wirtualnym. Chodzi tu m.in. o:

– zapewnienie ścisłych związków pomiędzy członkami struktury zarządczej (krąg wewnętrzny) oraz pomiędzy nimi a podmiotami kręgu zewnętrznego (obiektami współtworzącymi szlak, por. rys. 10.2) – budowaniu żywych relacji służą np. częste i regularne spotkania robocze wszystkich interesariuszy, a także organizacja i celebrowanie corocznego święta szlaku (narzędzie integracji szlaku oraz jego promocji i popularyzacji);
– podkreślanie jedności szlaku i powiązań tworzących go podmiotów, np. poprzez stworzenie jednolitej szaty graficznej materiałów informacyjnych i biletów wstępu, wzajemne polecanie, wspólne systemy rabatowe czy lojalnościowe;
– utworzenie strony internetowej szlaku oraz powiązanie z nią stron www poszczególnych obiektów (jednolita szata graficzna, uwypuklone informacje o szlaku, aktywne odnośniki – linki do strony szlaku i innych obiektów);
– kompleksowe działania w przestrzeni wirtualnej dodatkowo spajające szlak (serwisy społecznościowe, newslettery, aplikacje na urządzenia mobilne).

Istotnym zadaniem w tym zakresie jest również mediacja i koordynacja działań podejmowanych przez samorządy powiatów i gmin oraz współpraca z właścicielami (gestorami) obiektów. Ma to prowadzić do kreowania dobrego

klimatu wokół przedsięwzięcia, a przede wszystkim do skutecznej integracji podmiotów tworzących szlak i ich pełnej identyfikacji z nadrzędną strukturą. Konieczne jest poczucie autentycznej wspólnoty celów i dostrzeganie sensu podejmowanych wspólnie działań.

Wśród innych kluczowych obszarów działalności instytucji zarządzającej szlakiem kulturowym Ł. Gaweł (2011) wymienia jeszcze:

- animowanie i organizowanie procesów związanych z wielopłaszczyznowym funkcjonowaniem szlaku;
- poszukiwanie pomysłów i realizowanie projektów animujących obiekty na szlaku;
- delegowanie wybranych zadań i koordynację prac zespołów terenowych;
- nawiązanie i rozwój współpracy z placówkami naukowymi w celu budowy bazy informacji o szlaku;
- realizację różnorodnych projektów badawczych;
- działalność wydawniczą (publikacje naukowe, popularyzatorskie i promocyjne).

Jako szczególnie istotne z punktu widzenia kształtowania struktur i zasad współpracy w ramach tworzenia produktu o charakterze sieciowym M. Zdon-Korzeniowska (2009) wymienia następujące działania:

- budowanie i zarządzanie tworzonym partnerstwem,
- zapewnianie komunikacji i przepływu informacji między poszczególnymi podmiotami sieci,
- inicjowanie i umacnianie działań zmierzających do zacieśniania kooperacji w sieci,
- aktywizacja jej członków,
- działania marketingowe zapewniające spójność (w tym graficzną) i jednolitość przekazów promocyjno-informacyjnych.

Z kolei A. Stasiak (2006) uważa, że do podstawowych zadań zarządcy szlaku należy przede wszystkim zaliczyć:

- poszukiwanie pomysłu, idei, koncepcji szlaku;
- przekonanie do jego realizacji przedsiębiorców i mieszkańców (w tym: łagodzenie ewentualnych konfliktów);
- realizację projektu – wytyczanie, oznakowanie itp.;
- informację i promocję turystyczną;
- organizację wydarzeń „ożywiających" szlak, np. pokazów, prezentacji, inscenizacji, wydarzeń kulturalnych, imprez rekreacyjnych;
- dbanie o rozwój infrastruktury szlaku oraz zagospodarowania turystycznego wokół szlaku (w tym także pozyskiwanie inwestorów);

– sanitację, renowację oraz restaurację szlaku i jego infrastruktury;
– zapewnienie turystom bezpieczeństwa, ochronę ich zdrowia;
– troskę o stały rozwój szlaku (nowe obiekty, nowe odcinki, połączenia z innymi szlakami).

Niezależnie jednak od podejścia do zadań koordynatora szlaku, dokładnie lub mniej dokładnie nakreślonego zakresu jego obowiązków czy różnic w rozłożeniu akcentów, wszyscy wymienieni badacze podkreślają, że rola podmiotu zarządczego jest newralgiczna i w większości przypadków decyduje o sukcesie całego przedsięwzięcia.

10.2.4. Kontrolowanie

Kontrolowanie stanowi niezbędny element zarządzania. Jego nadrzędnym celem jest systematyczna ocena efektywności zaplanowanych i zrealizowanych działań oraz stopnia osiągania zakładanych celów. Służy do porównania rzeczywiście osiągniętych wyników z zaplanowanymi normami, stwierdzenia skali rozbieżności i w razie konieczności podjęcia działań zaradczych (naprawczych).

Kontrolowanie może i powinno dotyczyć takich obszarów, jak:
– dostępność szlaku i obiektów na nim (czasowa i przestrzenna, istnienie barier architektonicznych, informacyjnych itp.);
– stopień zagospodarowania szlaku i poszczególnych obiektów (oznakowanie, parking, mała architektura, infrastruktura towarzysząca);
– informacja i promocja (w obiektach, na szlaku, w regionie, w Internecie);
– obsługa ruchu turystycznego (usługi przewodnickie, postawa personelu, materiały informacyjne, wydarzenia specjalne itp.);
– satysfakcja turystów z pobytu na szlaku (wyobrażenia i oczekiwania, poziom zadowolenia, przyczyny rozczarowania, propozycje zmian).

Wśród wielu dostępnych narzędzi kontroli warto wymienić m.in.:
– wizyty kontrolne w terenie (przedstawicieli samego koordynatora, a także zewnętrznej firmy audytowej);
– badania ankietowe ruchu turystycznego (zarówno w formie tradycyjnej, papierowej, jak i elektronicznej, internetowej);
– wywiady i badania ankietowe z pracownikami poszczególnych obiektów (zwłaszcza bezpośredniego kontaktu z klientem), pracownikami sektora turystycznego (piloci, przewodnicy), a także z mieszkańcami regionu;
– *mistery shopping* – ocenę przez tajemniczego gościa stopnia realizacji standardów obsługi klienta w codziennej pracy personelu;

– monitoring i analizę wpisów w księdze gości, na forach internetowych i portalach społecznościowych (skarg, zażaleń, reklamacji, ale i pochwał, gratulacji, podziękowań);
– inne niestandardowe metody badawczo-animacyjne (gry badawcze), np. wymieniane przez Ł. Gawła (2011) warsztaty dla społeczności lokalnej, „wiszące pytania", „spacer asystowany".

Warunkiem sukcesu kontroli jest jej profesjonalne przeprowadzenie: jasno sprecyzowany cel, sprawna i bezstronna realizacja oraz fachowe opracowanie wyników, ich rzeczowa analiza i właściwe wnioski ułatwiające wdrażanie procesu naprawy. Kontrolowanie ma na celu nie tylko rozwiązywanie problemów i eliminowanie słabych stron, ale także modernizowanie oferty i dostosowywanie jej do zmieniających się potrzeb i oczekiwań turystów. Aby to uzyskać, badania marketingowe muszą być standardową, regularnie powtarzaną procedurą procesu zarządzania, a nie tylko jednorazowym, okazjonalnym działaniem.

10.3. Finansowanie szlaków turystycznych

Właściwe funkcjonowanie szlaku kulturowego w dużym stopniu uzależnione jest od zapewnienia stabilnego i adekwatnego do potrzeb finansowania. Finansowanie dotyczy nie tylko procesu samego projektowania i organizowania szlaku (co najczęściej ma miejsce w Polsce), ale także, a może przede wszystkim, późniejszego jego funkcjonowania. Chodzi m.in. o stworzenie trwałej i efektywnej struktury zarządczej, zapewnienie środków na działalność wszystkich podmiotów współtworzących szlak, ułatwienie osiągnięcia rentowności przedsięwzięcia.

Ten ostatni cel nie jest jednak wcale oczywisty. Ł. Gaweł (2011) zwraca uwagę, że szlaki w Polsce opisywane są w trzech kontekstach, jako:

– produkt turystyczny,
– narzędzie promocji obszaru,
– sposób ochrony i kształtowania dziedzictwa.

Szlaki kulturowe należą jednak przede wszystkim do obszaru kultury i rynku dóbr kulturowych. Dlatego należy je traktować tak, jak muzea, teatry, filharmonie, domy kultury. Nie można ich rozpatrywać wyłącznie w kategorii komercyjnych produktów turystycznych, ani oceniać li tylko przez pryzmat efektywności ekonomicznej.

Z reguły łatwo policzalne i wysokie są koszty – nakłady poniesione na przygotowanie oferty kulturalnej (np. koszty renowacji czy rewitalizacji zabytkowych obiektów). Z kolei rezultaty działalności kulturalnej są najczęściej trudno mierzalne (jeśli w ogóle jest to wykonalne). Zwolennicy tzw. ekonomiki kultury mówią o niemożliwych do wyliczenia i zaksięgowania „pozaekonomicznych

zyskach z inwestycji". Tworzą je: wrażenia, przeżycia, emocje, doświadczenia turystów i mieszkańców, dobro wspólne, poczucie dumy z narodowego (regionalnego) dziedzictwa, efekt promocyjny itp.

Z tego powodu szlak kulturowy jako całość powinien być zarządzany przez organizację (instytucję) funkcjonującą podobnie jak organizacja publiczna (dobrze kierowana instytucja kultury). Oznacza to, że zarządzanie nie jest bezwzględnie ukierunkowane na dochód – z reguły są inne, ważniejsze cele, np. ochrona dziedzictwa, budowa tożsamości i identyfikacji regionalnej, rozwój kultury, poprawa jakości życia mieszkańców.

Niezależnie jednak od policzalnych czy też niepoliczalnych efektów, szlaki turystyczne wymagają przede wszystkim dużych nakładów finansowych na powstanie, a potem na ich systematyczne odnawianie. Newralgiczna jest więc umiejętność poszukiwania i zdobywania środków pieniężnych na ten cel. W rozdziale tym zostaną opisane główne możliwe źródła finansowania tworzenia szlaków turystycznych w Polsce w najbliższych latach (do 2020 r.).

Szczególny wzrost powstawania zarówno szlaków, jak i związanej z nimi infrastruktury miał miejsce po wejściu Polski do Unii Europejskiej, dzięki zwiększonemu dopływowi unijnych środków finansowych. W latach 2007–2013 samorządy, organizacje pozarządowe, stowarzyszenia (np. Lokalne Grupy Działania – LGD) często uzyskiwały dotacje (m.in. z Regionalnych Programów Operacyjnych – RPO) na budowę szlaków i infrastruktury turystycznej. Powstawały różne rodzaje obiektów przeznaczone do turystyki aktywnej (przede wszystkim kajakowej, konnej i rowerowej), często umiejscowione na prywatnych gruntach, oczywiście za zgodą gospodarza terenu.

Niestety, w pierwszej fazie projektowania tych przedsięwzięć najczęściej nie ustalono, kto i na jakich zasadach będzie odpowiedzialny za bieżącą konserwację szlaku (m.in. malowanie, uzupełnianie zniszczonego oznakowania, tablic informacyjnych lub drogowskazów, zrekonstruowanie brakujących czy też zużytych elementów małej architektury) już po jego oddaniu. Obecnie, po zakończeniu realizacji większości projektów, właściciele gruntów nie mają na to pieniędzy, samorządy również nie przeznaczyły na ten cel żadnych środków. W efekcie szlaki ulegają degradacji, nikt o nie nie dba. Z taką sytuacją spotykamy się na terenie całego kraju. W kolejnej perspektywie finansowania warto więc wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski i nie popełniać już więcej tak oczywistych błędów.

Projektując nowe szlaki lub chcąc utrzymać właściwy stan już istniejących należy pamiętać, że wiąże się to z koniecznością wydatkowania niekiedy znacznych środków finansowych. Pomysłodawca (administrator) szlaku może je zabezpieczyć w ramach własnego budżetu w całości lub spróbować pozyskać fundusze zewnętrzne, do czego jednak także potrzebne są środki na wkład własny do projektu (choć znacznie mniejsze niż w pierwszym przypadku).

Do głównych źródeł finansowania szlaków turystycznych w Polsce należy zaliczyć:

– publiczne środki krajowe, w tym: budżety jednostek samorządu terytorialnego, budżet państwa oraz inne publiczne środki krajowe;
– publiczne środki wspólnotowe, w tym: krajowe programy operacyjne oraz inne programy wspólnotowe, przede wszystkim Regionalne Programy Operacyjne, a na terenach przygranicznych także środki w dyspozycji euroregionów i Europejskiej Wspólnoty Terytorialnej (EWT);
– środki prywatne.

10.3.1. Publiczne środki krajowe

Wytyczanie, utrzymanie i odnawianie szlaków można finansować z krajowych środków publicznych, przede wszystkim w ramach dotacji budżetowych Ministerstwa Sportu i Turystyki, a także Programów Operacyjnych Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz samorządu danego województwa, które są ogłaszane na każdy kolejny rok.

Co roku w priorytetach zadań publicznych Ministerstwa Sportu i Turystyki dotyczących kształtowania przestrzeni turystycznej uwzględniane są działania w zakresie wytyczania, znakowania i konserwacji szlaków turystycznych na terenie całego kraju. W ramach otwartego konkursu ofert na realizację zadań publicznych resort dofinansowuje szereg cennych dla rozwoju turystyki i bezpieczeństwa turystów projektów zgodnie z zasadami określonymi w *Ustawie z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2010 r. nr 234, poz. 1536, ze zm.). Ministerstwo Sportu i Turystyki wspiera ponadto działania na rzecz opracowywania map i przewodników po szlakach turystycznych i udostępniania ich w formie publikacji lub na stronach internetowych. Dofinansowywane są również zadania publiczne w zakresie rozwoju produktów turystycznych w oparciu o istniejące szlaki turystyczne.

Środków finansowych na wytyczanie, znakowanie, a także utrzymanie szlaków turystycznych można poszukiwać również w urzędach marszałkowskich w ramach ogłaszanych corocznie konkursów na zadania zlecone w obszarze turystyki. Co prawda nie we wszystkich regionach w założeniach konkursowych regularnie pojawiają się środki przeznaczone bezpośrednio na ten cel, ale możliwe jest pozyskiwanie funduszy, np. w ramach kreowania nowych produktów turystycznych, których ważną częścią są szlaki. W niektórych województwach (np. łódzkie, świętokrzyskie, wielkopolskie) przeprowadzane są także dodatkowe działania: szkolenia dla pracowników samorządów niższego szczebla dotyczące właściwego funkcjonowania szlaków w przestrzeni, wydawnictwa promocyjne i informacyjne, wykorzystanie nowoczesnych technologii (aplikacje mobilne, GPS), certyfikacja szlaków.

Certyfikacja szlaków turystycznych

Regulamin przyznawania rekomendacji marszałka województwa świętokrzyskiego dla szlaków turystycznych (wybrane zapisy)

Rozdział I. Postanowienia ogólne

Departament Promocji, Edukacji, Kultury, Sportu i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego w Kielcach w porozumieniu z Regionalną Organizacją Turystyczną Województwa Świętokrzyskiego oraz Regionalnym Centrum Informacji Turystycznej, wprowadza Rekomendację Marszałka Województwa Świętokrzyskiego dla szlaków turystycznych województwa świętokrzyskiego.

Rozdział II. Cele działania

Celem prowadzenia rekomendacji jest:

- poprawa stanu oznakowania szlaków turystycznych w regionie,
- potrzeba wdrożenia jednolitych standardów projektowania, znakowania i utrzymania oznakowania szlaków turystycznych,
- stworzenie systemu jednolicie oznakowanych szlaków turystycznych,
- wskazanie skutecznych działań zmierzających do poprawy oznakowania szlaków turystycznych,
- podniesienie bezpieczeństwa turystów poruszających się po szlakach turystycznych poprzez dostosowanie ich oznakowania do obowiązujących przepisów i norm prawnych,
- kreowanie wizerunku województwa jako idealnego miejsca do uprawiania turystyki aktywnej poprzez poruszanie się na dobrze utrzymanych szlakach turystycznych,
- propagowanie zdrowego trybu życia poprzez turystykę kwalifikowaną na szlakach turystycznych,
- upowszechnienie walorów turystyczno-krajoznawczych regionu świętokrzyskiego.

Rozdział III. Kryteria oceny

Niniejszy regulamin określa minimalne wymogi dla szlaków, które chcą ubiegać się o rekomendację. Rekomendację Marszałka Województwa Świętokrzyskiego otrzyma administrator szlaku, który:

- posiada dokumentację zawierającą koncepcję przebiegu szlaku, określony kilometraż, dokładny opis przebiegu, mapę z naniesionym przebiegiem szlaku w skali 1:50 000 oraz wymagane uzgodnienia i pozwolenia (dotyczy szlaków powstałych po wejściu w życie niniejszego regulaminu),
- spełnia wszystkie wymagania prawne dotyczące projektowania szlaków turystycznych określone w odrębnych przepisach oraz Instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK, o ile nie zaistniały uzasadnione okoliczności powodujące odstąpienie od tej reguły,
- został oznakowany zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi w szczególności Instrukcją znakowania szlaków turystycznych PTTK przez osoby posiadające odpowiednią wiedzę i doświadczenie (np. znakarze szlaków turystycznych),
- w przypadku turystycznych szlaków rowerowych, na wszystkich odcinkach dróg publicznych wyposażony został w znaki drogowe R-1, R-1a, R-1b. Mając na względzie możliwości finansowe administratorów szlaków, w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się aby znaki te umieszczone były jedynie na skrzyżowaniach dróg publicznych oraz w miejscach, w których szlak zmienia kierunek,

– uwzględnia zasady zawarte w dokumencie „Inwentaryzacja turystycznych szlaków rowerowych województwa świętokrzyskiego" w celu zrównoważonego rozwoju szlaków na obszarze regionu świętokrzyskiego (w przypadku szlaków rowerowych),
– jest odpowiednio konserwowany i odnawiany (nie rzadziej niż co trzy lata),
– mile widziana jest obecność małej infrastruktury turystycznej (wiaty, ławki, tablice informacyjne) wzdłuż szlaku, podnoszące jego atrakcyjność dla potencjalnych turystów.

(…)

Rozdział VI. Korzyści płynące z rekomendacji Marszałka Województwa Świetokrzyskiego

Korzyści płynące z otrzymania rekomendacji Marszałka Województwa Świętokrzyskiego:

– bezpłatna promocja szlaków turystycznych na arenie zarówno krajowej jak i międzynarodowej (prasa, radio, TV, targi turystyczne krajowe i zagraniczne, imprezy promocyjne itp.),
– bezpłatne umieszczanie informacji o szlaku w wydawnictwach i na stronach internetowych publikowanych i zarządzanych zarówno przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, jak i Regionalną Organizację Turystyczną Województwa Świętokrzyskiego (przewodniki, mapy, foldery, ulotki, opracowania multimedialne),
– preferencja punktowa w ocenie projektu realizowanego w ramach otwartego konkursu na wsparcie zadań publicznych w zakresie upowszechniania turystyki i krajoznawstwa na znakowanie i odnawianie szlaków turystycznych, starających się bądź już posiadających rekomendację Marszałka Województwa Świętokrzyskiego (dotyczy tylko organizacji pozarządowych).

Źródło: załącznik do uchwały nr 320/2011 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z 25.05.2011 r.

10.3.2. Publiczne środki wspólnotowe

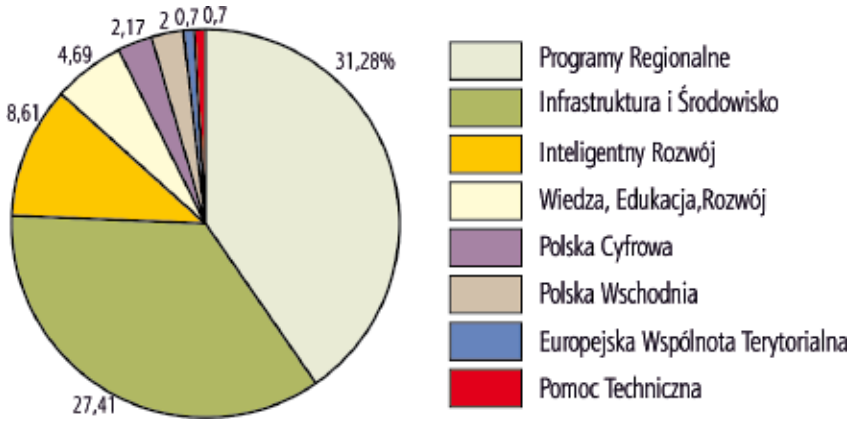
To środki dostępne w ramach krajowych programów operacyjnych oraz innych programów wspólnotowych, przede wszystkim regionalnych programów operacyjnych (RPO).

Na lata 2014–2020 Komisja Europejska przyznała Polsce ponad 82,5 mld euro w ramach polityki spójności. Perspektywa na lata 2014-2020 będzie wdrażana w Polsce poprzez sześć krajowych programów operacyjnych zarządzanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz przez 16 programów regionalnych zarządzanych przez urzędy marszałkowskie.

Programy krajowe

Podział środków unijnych na programy operacyjne na poziomie krajowym przedstawia ryc. 10.5.

Poza wymienionymi programami dodatkowe środki z Unii Europejskiej będą dostępne na poziomie krajowym za pośrednictwem programów dotyczących rozwoju obszarów wiejskich oraz rozwoju obszarów morskich i rybackich zarządzanych przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.



Ryc. 10.5. Środki unijne w krajowych programach operacyjnych 2014–2020, www.funduszeeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady

Niestety, w żadnym z wymienionych programów nie ma wprost zapisanych priorytetów dotyczących bezpośrednio turystyki. Na możliwość finansowania z funduszy europejskich innowacyjnych projektów w zakresie turystyki w latach 2014–2020 mogą liczyć tylko inwestycje, których celem będzie zwiększanie konkurencyjności przedsiębiorstw poprzez rozwój zaawansowanych produktów i usług turystycznych. Natomiast Program Polska Wschodnia będzie wspierał przedsięwzięcia prowadzące do stworzenia konkurencyjnych i komercyjnych produktów turystycznych o charakterze ponadregionalnym (z tego programu finansowany jest m.in. Wschodni Szlak Rowerowy GreenVelo).

Rozwój turystyki ma być także istotnym elementem projektów dotyczących ochrony i rozwoju dziedzictwa kulturowego finansowanych z programu Infrastruktura i Środowisko, a wsparcie systemowe w zakresie promocji turystycznej Polski na rynkach zagranicznych możliwe będzie w programie Inteligentny Rozwój.

Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej
Green Velo – Wschodni Szlak Rowerowy

Projekt i budowa szlaku

Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej to unikatowy projekt turystyczny, który zakłada powstanie do końca 2015 r. trasy rowerowej o długości blisko 2000 km przebiegającej przez pięć województw: warmińsko-mazurskie (ok. 420 km), podlaskie (ok. 590 km), lubelskie (ok. 350 km), podkarpackie (ok. 430 km) oraz świętokrzyskie (ok. 190 km).

Szlak ma swój początek w Kępinach Wielkich k. Elbląga na terenie woj. warmińsko-mazurskiego, a kończy się w Końskich w woj. świętokrzyskim. Przebiega przez teren 38 powiatów oraz 144 miast i gmin. Szlak może rywalizować z wieloma długody-

stansowymi trasami w Europie i na świecie, ze względu na długość, standardy zastosowane przy projektowaniu i budowie trasy, a także unikatową przyrodę i nieskażony klimat. Wyjątkowość i różnorodność regionów, przez które przebiega podkreślają atrakcje turystyczne na trasie oraz na obszarze 20-kilometrowego korytarza po obu stronach trasy. Trasa biegnie przez: 5 parków narodowych i 15 parków krajobrazowych, 26 obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz 36 specjalnych obszarów ochrony siedlisk – ok. 615 km (31% całej trasy), obszary leśne – ok. 580 km (29%), doliny rzek – ponad 180 km (9%), wały przeciwpowodziowe i nieczynne nasypy kolejowe – ponad 70 km (3%).

Przebieg szlaku Green Velo, materiały promocyjne

Na całej długości trasy powstaną utwardzone ścieżki o zróżnicowanym typie nawierzchni (asfalt, masa bitumiczna, kostka betonowa bezfazowa, droga gruntowa). Powstałe trasy ułatwią dotarcie do miejsc atrakcyjnych przyrodniczo i zabytków oraz umożliwią rowerzystom dojazd do potrzebnej infrastruktury: dworców kolejowych, autobusowych i parkingów. Budowa trasy wiąże się z ingerencją w ponad 130 kluczowych skrzyżowań (z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi o znacznym natężeniu ruchu), przebudową sygnalizacji świetlnej i dotychczasowej organizacji ruchu, oznakowaniem poziomym i pionowym całej trasy; przebudową ponad 80 obiektów mostowych (w tym budowy 18 nowych), budową 430 km nowych dróg oraz stworzeniem 220 Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR), w których znajdą się m.in. stojaki na rowery, wiaty postojowe i widokowe, mapy turystyczne, toalety oraz inne niezbędne udogodnienia. Zakłada się, że:

- co 5–10 km powstanie MOR z parkingiem dla rowerów,
- co 15–30 km – MOR z toaletami, obiektami gastronomicznymi, sklepami spożywczymi, sklepem ze sprzętem sportowym i serwisem rowerowym, mapami i znakami informacyjnymi,
- co 50 km – MOR z obiektami noclegowymi (kempingami, schroniskami, pensjonatami, kwaterami prywatnymi, hostelami i hotelami),
- nie rzadziej niż co 150 km zaś będzie MOR w miejscu węzłów integracyjnych, aby rowerzysta mógł zmieniać środki transportu.

Wytyczona i oznakowana trasa rowerowa będzie posiadać dedykowany system obsługi w postaci miejsc przyjaznych rowerzyście, oferujących produkty i usługi legitymujące się certyfikatami potwierdzającymi wysoką jakość.

Łączna wartość projektu wynosi 274 373 617,20 zł. W jego realizację zaangażowanych jest 211 partnerów. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013, oś priorytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne, Działanie V2 Trasy rowerowe.

Promocja szlaku

Równolegle z budową szlaku realizowany jest projekt promocyjny, którego głównym celem jest stworzenie wizerunku makroregionu Polski Wschodniej jako miejsca atrakcyjnego do uprawiania turystyki aktywnej, a co za tym idzie wykreowania markowego produktu turystycznego Trasy Rowerowe Polski Wschodniej. Beneficjentem projektu promocyjnego jest województwo świętokrzyskie, które realizuje projekt we własnym imieniu i na rzecz pozostałych województw Polski Wschodniej. Partnerem wykonawczym projektu jest ROT Województwa Świętokrzyskiego. Podstawowymi partnerami projektu są urzędy marszałkowskie oraz regionalne organizacje turystyczne z obszaru Polski Wschodniej.

Na potrzeby realizacji projektu przygotowany został spójny dokument o charakterze operacyjnym pt. „Program promocji i rozwoju tras rowerowych w Polsce Wschodniej na lata 2013–2020". Opracowanie to wskazuje zakres, sposoby i metody komunikacji marketingowej infrastruktury wytworzonej w ramach projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej" jako produktu turystycznego, a także rekomenduje działania mające na celu rozwój tego produktu. Dokument zakłada również unikatowe badania turystów rowerowych.

W oparciu o wypracowany model promocji trasa promowana jest jako „Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo", a hasłem promocyjnym jest slogan „Łańcuch atrakcji".

W ramach części promocyjnej projektu zaplanowano szereg działań promocyjno-informacyjnych. Obejmują one m.in. realizację kampanii z wykorzystaniem telewizji, radia, prasy oraz Internetu, przygotowanie wydawnictw i gadżetów, stworzenie profesjonalnego portalu turystycznego dedykowanego rowerzystom, udział w imprezach targowych, promocyjnych i rowerowych, organizację imprez i wydarzeń promocyjnych, prowadzenie działań z zakresu *public relations*.

Ponadto w ramach projektu zostaną zrealizowane niestandardowe działania na rzecz rozwoju szlaku jako produktu turystycznego. Zaliczyć do nich można m.in.: wykonanie oznakowania punktów węzłowych Wschodniego Szlaku Rowerowego GreenVelo ze ścieżkami i turystycznymi szlakami rowerowymi, oznakowanie w formie znaków drogowych dojazdu do głównych węzłów komunikacyjnych i atrakcji turystycznych, opracowanie i wdrożenie dwóch systemów certyfikacyjno-lojalnościowych: dla szlaków i tras rowerowych (wytyczanie, znakowanie) oraz dla kwater „przyjaznych rowerzystom" i innych obiektów (gastronomicznych, usługowych), a także powołanie międzyregionalnego stowarzyszenia w formule klastra turystycznego (w celu utrzymania trwałości infrastruktury oraz wypracowanych rozwiązań inwestycyjnych (trwałość); podniesienia efektywności skali podejmowanych działań promocyjnych (promocja); rozwoju oferty komercyjnej i współpracy z przedsiębiorcami (komercjalizacja); dalszego rozwoju produktu turystycznego i rozbudowy o kolejne elementy infrastruktury itp. (rozwój).

Całkowita wartość projektu promocyjnego wynosi 24 870 588,44 zł. Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013, Oś prio-

rytetowa V: Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne, Działanie V2 promocja tras rowerowych".

Po zakończeniu realizacji projektu będą kontynuowane działania mające na celu dalszy rozwój sieci tras rowerowych w Polsce Wschodniej. Do tego ciągu będą dobudowywane i dołączane nowe trasy i ścieżki rowerowe, które razem tworzyć będą spójną całość. Wytworzona infrastruktura ma być monitorowana i udoskonalana pod kątem wymogów i potrzeb użytkowników trasy.

Źródło: Grzegorz Szczęsny, kierownik projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – promocja"

Okładka folderu promocyjnego

Regionalne Programy Operacyjne (RPO)

Głównym celem regionalnych programów operacyjnych jest zwiększenie konkurencyjności regionów oraz poprawa jakości życia ich mieszkańców poprzez wykorzystanie potencjałów regionalnych i niwelowanie barier rozwojowych, w oparciu o strategie rozwoju województw, z naciskiem na regionalne strategie inteligentnej specjalizacji. RPO mają działać uzupełniająco do działań krajowych (upowszechnienie technologii TIK, infrastruktura ochrony środowiska, działania z zakresu energetyki i transportu). Szczególny nacisk położony będzie na wspieranie przedsiębiorczości wynikającej z regionalnych specjalizacji oraz interwencji na rzecz edukacji, zatrudnienia i włączenia społecznego. Dlatego projekty z zakresu turystyki mogą uzyskać dofinansowanie z RPO o ile są związane z promocją gospodarczą i turystyczną regionu oraz wspierają konkurencyjność i innowacyjność sektora MŚP.

Przyznawanie dotacji odbywa się na podstawie konkursów ogłaszanych m.in. w ramach RPO. W zależności od województwa i szczegółowych rozporządzeń dofinansowanie może wynieść nawet 80–85% poniesionych kosztów kwalifikowanych. Również daty konkursów są różne dla różnych województw.

Istnieją dwa typy konkursów:

– otwarty, który rozpoczyna się w konkretnym dniu i trwa do momentu wyczerpania środków (zamknięcie może nastąpić nawet po kilku dniach),
– zamknięty, który rozpoczyna się i kończy w ściśle określonym przedziale czasowym.

Dlatego też ważne jest wcześniejsze przygotowanie planu projektu, dokumentacji (biznesplanu itd.). Biznesplan jest bardzo pomocny w realizacji konkretnego przedsięwzięcia. Stanowić może też podstawę do rozmów z partnerami biznesowymi, instytucjami.

10.3.3. Środki prywatne

Zła sytuacja dotycząca infrastruktury turystycznej większości polskich samorządów jest związana z brakiem środków finansowych na finansowanie inwestycji w sektorze turystycznym, ze względu na konieczność inwestowania w budowę dróg, oznakowanie gmin, infrastrukturę techniczną itp. Ale turystyka to nie tylko samorządy, stowarzyszenia, fundacje, to także sektor prywatny branży turystycznej – przedsiębiorcy, którzy również borykają się z różnego rodzaju problemami, w tym finansowymi. Warto więc rozważyć połączenie interesów każdej ze stron i poszukać wspólnego rozwiązania. Tym bardziej, że w wielu krajach Europy panaceum na problemy w zakresie finansowania inwestycji w sektorze turystyki stanowi współpraca sektora publicznego (gminy) i prywatnego (przedsiębiorcy), zwana **partnerstwem publiczno-prywatnym**.

Partnerstwo publiczno-prywatne z punktu widzenia podmiotu publicznego ma służyć realizacji zadań publicznych, zaspokajaniu potrzeb społeczeństwa, w związku z czym nie może mieć charakteru wyłącznie komercyjnego. Dlatego jego podstawą jest podział zadań i ryzyk pomiędzy partnerów.

W przypadku turystyki przedmiotem PPP może być ta część infrastruktury turystycznej, za którą odpowiedzialny jest sektor publiczny (samorząd lokalny). Do przykładowych projektów PPP w turystyce można zaliczyć np.:

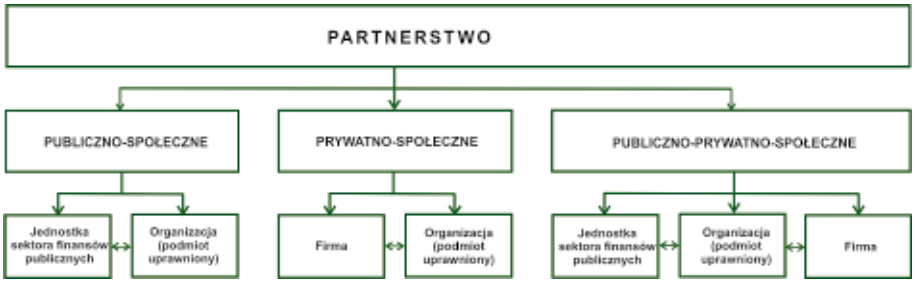
– oznakowanie szlaków turystycznych (np. konnych, rowerowych), szlaków tematycznych (kulturowych), zarządzanie siecią szlaków turystycznych,
– odrestaurowanie, modernizację lub zagospodarowanie obiektów zabytkowych na cele turystyczne,
– budowę, rozbudowę, remont i modernizację infrastruktury turystycznej związanej z turystyką aktywną i specjalistyczną;

– budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych, m.in. ścieżki rowerowe, szlaki turystyki konnej, kajakowej, narciarskiej, ciągi komunikacyjne i infrastruktura dla osób niepełnosprawnych;
– budowę infrastruktury towarzyszącej szlakom, m.in. miejsc wypoczynku, punktów napraw rowerów i in.

Przedmiotem inwestycji w formule PPP z zakresu turystyki może być oczywiście wiele innych działań podmiotu publicznego, jednak pod warunkiem, że będą one miały charakter społeczny. Rodzaj projektu w zakresie turystyki, który może wpisywać się w ideę PPP jest uzależniony od indywidualnych potrzeb każdej z gmin, wskazanych m.in. w dokumentach strategicznych gminy, jej możliwości inwestycyjnych oraz efektywnego przygotowania tego rodzaju przedsięwzięcia.

Partnerstwo może być realizowane w trzech formułach, jako:

– partnerstwo publiczno-społeczne,
– partnerstwo prywatno-społeczne,
– partnerstwo publiczno-prywatno-społeczne (ryc. 10.6).



Ryc. 10.6 Rodzaje partnerstw związanych z finansowaniem projektów modernizacji i kreowania nowych szlaków turystycznych, opracowanie autorów

Przykładem najbardziej złożonego i wielowymiarowego partnerstwa publiczno-prywatno-społecznego jest **Lokalna Grupa Działania** (LGD). Stanowi ona rodzaj partnerstwa terytorialnego tworzonego zwykle na obszarach wiejskich. Zrzesza przedstawicieli lokalnych organizacji (z sektora publicznego, prywatnego i pozarządowego) oraz mieszkańców danego obszaru wyznaczonego granicami gmin członkowskich. Członkami LGD mogą być m.in. przedstawiciele samorządów gmin, placówek oświaty, kultury, parafii, organizacji i stowarzyszeń działających na danym terenie, firm, spółdzielni itp., a w stowarzyszeniach także zwykli mieszkańcy.

Podstawą prawną funkcjonowania LGD w Polsce są ustawy o wspieraniu rozwoju obszarów wiejskich oraz stowarzyszeniach. LGD najczęściej zarejestrowane są w Krajowym Rejestrze Sądowym jako stowarzyszenia (rzadziej jako

fundacje lub związki stowarzyszeń), posiadają statut i wybrane władze: radę, zarząd i komisję rewizyjną. Najważniejszym gremium decyzyjnym LGD jest zgromadzenie członków. Obecnie w radach LGD przedstawiciele sektora publicznego nie mogą stanowić więcej niż 50% składu.

LGD przygotowuje lokalną strategię rozwoju. Obszar nią objęty powinien być spójny i liczyć co najmniej 10 tys. i nie więcej niż 150 tys. mieszkańców. Po akceptacji LGD przez samorząd danego województwa może ona korzystać ze środków finansowych w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich (http://ksow.pl/leader.html).

Piekielny Szlak – efekt współpracy w ramach Lokalnej Grupy Działania „U Źródeł"[2]

Idea powstania szlaku zrodziła się w trakcie prac nad sporządzaniem „Lokalnej strategii rozwoju na lata 2009–2015". Po określeniu uwarunkowań przyrodniczych zauważono, że na całym obszarze działania LGD znajdują się miejsca, w tym rezerwaty przyrody nieożywionej, posiadające w swej nazwie coś „piekielnego", np. Skałki Piekło pod Niekłaniem, Piekło Dalejowskie z Bramą Piekielną, Piekło Szkuckie, Piekło Gatniki czy Diabla Góra. W trakcie formułowania celów szczegółowych postanowiono, że utworzenie szlaku turystycznego łączącego te miejsca może być doskonałym pomysłem i propozycją turystyczną, a także dużym wspólnym przedsięwzięciem zrealizowanym na całym obszarze działania LGD. Strategia, a w niej określony cel szczegółowy „Piekielny Szlak – markowym produktem turystycznym", została przyjęta przez Walne Zebranie Członków i jest wdrażana ze wsparciem finansowym ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013, oś Leader.

Realizacja szlaku została przypisana do działania „Odnowa i rozwój wsi", którego beneficjentem były m.in. samorządy gminne. W ramach ogłoszonego konkursu na przedsięwzięcie pn. „Opracowanie dokumentacji, wytyczenie, oznakowanie i budowa małej infrastruktury turystycznej przy Piekielnym Szlaku" wszystkie gminy złożyły wnioski i otrzymały dofinansowanie na realizację swoich odcinków szlaku w naborze, który odbył się w grudniu 2011 r. Niestety, nie wszystkim udało się podpisać umowy w wymaganym wspólnym terminie. Przyczyny takiej sytuacji były różne. Jedną z głównych były przedłużające się postępowania o wydanie pozwolenia na budowę. Był to wymagany załącznik do umowy o przyznanie pomocy. Ostatecznie odbyły się trzy nabory, w: grudniu 2011 r., kwietniu 2013 r. i w styczniu 2014 r., w efekcie których wszystkie gminy należące do LGD „U Źródeł" wspomniane umowy podpisały. Poziom pomocy przewidywany w umowach wynosił 80% kosztów kwalifikowanych. Jednak zanim do tego doszło Zarząd Stowarzyszenia podjął wstępne działania, które miały następujący charakter:

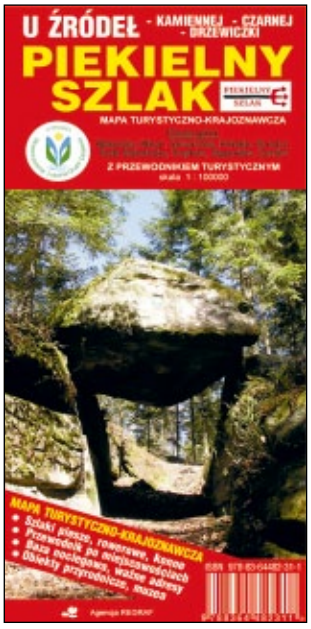
1. Ze środków na działanie „Funkcjonowanie lokalnej grupy działania, nabywanie umiejętności i aktywizacja" (również w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 oś Leader, w którym poziom pomocy wynosił 100% kosztów kwalifikowanych) zlecił PTTK Oddział Końskie sporządzenie koncepcji przebiegu Piekielnego Szlaku. Przebieg został uzgodniony z włodarzami każdej z gmin z obszaru działania LGD. Chodziło przede wszystkim o to, aby szlak był

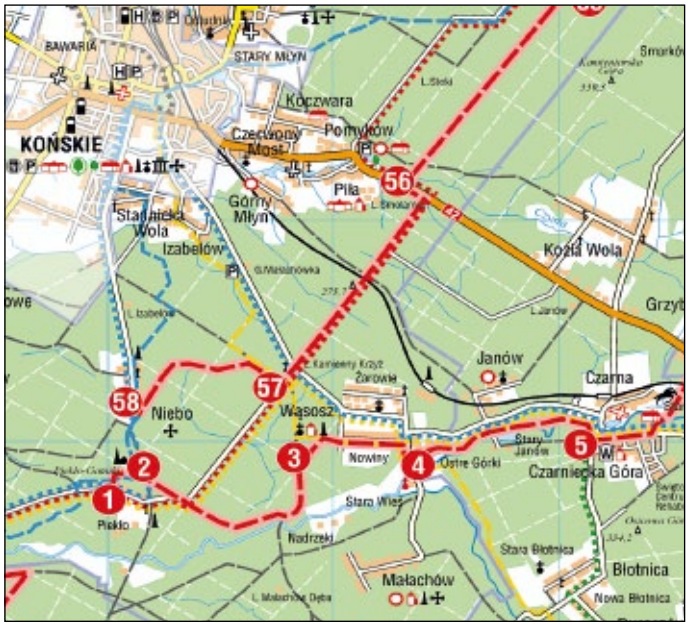
[2] Więcej informacji o działalności LGD „U Źródeł" znajduje się w rozdz. 9.

ciągłą trasą turystyczną, obejmował atrakcyjne i odpowiednio zagospodarowane węzły, był dostępny w terenie i stanowił całość przestrzenną oraz infrastrukturalną.

2. Z własnych funduszy LGD „U Źródeł" wygospodarowało środki na nagrodę w konkursach na logo szlaku oraz opracowanie architektoniczne różnych elementów małej infrastruktury turystycznej, które miałyby być obowiązkowo stosowane przy projektowaniu miejsc odpoczynku na szlaku. Chodziło tu przede wszystkim o oryginalność, estetykę, ale także jednorodność wizualizacyjną, jak i zastosowanego materiału czy sposobu wykonania poszczególnych elementów zagospodarowania. Pewna dowolność dotyczyła jedynie sposobu i formy zagospodarowania wspomnianych miejsc odpoczynku.

Do końca 2014 r. każda z gmin zrealizowała swoją część szlaku. Zarząd Stowarzyszenia ze środków z działania „Funkcjonowanie lokalnej grupy działania, nabywanie umiejętności i aktywizacja" zlecił PTTK Oddział Końskie oznakowanie szlaku wg wytycznych Zarządu Głównego PTTK oraz przygotowanie odpowiedniej dokumentacji do zewidencjonowania szlaku i zapisania jego nazwy w Centralnej Kartotece Szlaków PTTK przy Zarządzie Głównym PTTK. Zgodnie z zawartą umową kompletny wniosek zostanie złożony na początku II kwartału 2015 r.





Okładka mapy oraz przebieg początkowego i końcowego odcinka Piekielnego Szlaku, autor: P. Bielawski Agencja REGRAF. Za zgodą LGD „U Źródeł"

Każda z gmin LGD „U Źródeł" jest właścicielem odcinka szlaku przebiegającego przez jej teren wraz z infrastrukturą turystyczną i musi zapewnić przez okres siedmiu lat od daty ostatniej płatności tzw. trwałość projektu. Pojęcie „trwałość projektu" rozumiane jest jako niepoddanie projektu tzw. zasadniczej modyfikacji, tj.:

1) modyfikacji mającej wpływ na charakter lub warunki realizacji projektu lub powodującej uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny oraz

2) wynikającej ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

W kolejnym okresie programowania LGD musi posiadać nową lokalną strategią rozwoju. Jeden z jej celów ogólnych nadal będzie dotyczył rozwoju turystyki, w tym dalszego rozwoju produktu turystycznego, jakim ma szansę stać się Piekielny Szlak.

Przyszłe działania dotyczyć będą jego rozbudowy w takim kierunku, aby z infrastruktury zlokalizowanej na szlaku mogli korzystać nie tylko turyści piesi, ale także konni, osoby uprawiające *nordic walking* (powstaną dodatkowe pętle szlaków specjalistycznych). Być może w oparciu o szlak będzie można organizować gry fabularne, questing oraz inne aktywności turystyczne. Konkretne propozycje prawdopodobnie pojawią się w trakcie prac nad nową strategią.

W tym miejscu warto wspomnieć, że na obszarze LGD „U Źródeł" powstały już trzy *nordic walking* parki, których węzły początkowe wychodzą z trasy Piekielnego Szlaku. Jeden został oznakowany w gminie Ruda Maleniecka, drugi w gminie Bliżyn. Oba zostały zrealizowane w ramach działania Wdrażanie projektów współpracy przez LGD „U Źródeł" przy poziomie dofinansowania wynoszącym 100% kosztów kwalifikowanych. Trzeci *nordic walking* park znajduje się na terenie gminy Końskie (początek przy Piekielnym Szlaku przebiegającym przez Sielpię) i został zrealizowany w ramach działania „Małe projekty" przez Ośrodek Sportu i Rekreacji m. Końskie przy wsparciu finansowym 80% kosztów kwalifikowanych.

W zakresie utrzymania i administrowania, odnawiania czy konserwacji szlaku, po zakończeniu projektu planowane jest kontynuowanie współpracy z PTTK. Na ten cel trzeba przewidzieć określone środki finansowe, np. w ramach projektów parasolowych[3]. To jeden ze sposobów realizacji projektów w ramach lokalnej strategii rozwoju w okresie programowania 2014-2020. W ramach projektów parasolowych LGD jako beneficjent organizuje konkursy na realizację mikroprojektów, zapewniając ich rozliczanie, monitoring i odpowiadając przed zarządem województwa za prawidłowość wydatków i realizację wskaźników wynikających z umowy o dofinansowanie projektu parasolowego. Istnieje możliwość otrzymania przez wnioskodawcę mikroprojektu do 100% zaliczki na realizację takiego działania.

Źródło: wywiad z Emilią Kupis prezes LGD „U Źródeł" (2014).

Pomysłodawcami i kreatorami szlaków turystycznych mogą być także organizacje pozarządowe, czyli podmioty niezależne od administracji publicznej. Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie definiuje organizacje pozarządowe jako podmioty niebędące jednostkami sektora finansów publicznych i niedziałające w celu osiągnięcia zysku, osoby prawne utworzone na podstawie przepisów ustaw, w tym fundacje i stowarzyszenia (ale z wyłączeniem m.in. partii politycznych, związków zawodowych i organizacji pra-

[3] W Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020 dotychczasowe małe projekty przybiorą formę mikroprojektów. Będą one finansowane m.in. z tzw. projektów parasolowych wdrażanych przez Lokalne Grupy Działania w ramach działania LEADER. Wszystkie mikroprojekty wchodzące w skład operacji parasolowej są projektami komplementarnymi i łącznie przyczyniają się do realizacji, założonych dla danej operacji parasolowej, celów i wskaźników. Beneficjentem ubiegającym się o wsparcie przed podmiotem wdrażającym jest LGD.

codawców, samorządów zawodowych, fundacji, których jedynym fundatorem jest Skarb Państwa).

Organizacje pozarządowe zwykle działają jako stowarzyszenia lub fundacje. Najczęściej zajmują się kulturą, ekologią, prawami człowieka, nauką i techniką (www.pozytek.gov.pl). Status organizacji pozarządowej jest o tyle ważny, że jednostki go posiadające mogą ubiegać się o środki z Funduszu Inicjatyw Obywatelskich.

Fundusz Inicjatyw Obywatelskich[4] jest instrumentem programowym i finansowym zwiększającym dynamikę rozwoju społeczeństwa obywatelskiego oraz przejawem, wypracowanej w partnerstwie publiczno-społecznym, troski o rozwój aktywności obywatelskiej i potrzeby wzmocnienia miejsca i roli trzeciego sektora w realizacji zadań publicznych. W roku 2013 przyjęty został Program FIO na lata 2014–2020. Jest on podstawą do corocznej organizacji konkursu w tym okresie. W ramach FIO można realizować projekty jedno- i dwuletnie, w tym projekty partnerskie.

Projekt partnerski jest realizowany na podstawie umowy pomiędzy ministrem właściwym ds. zabezpieczenia społecznego a podmiotem uprawnionym do ubiegania się o dotację z Programu FIO. Podmiot, któremu zlecono realizację zadania publicznego działa w imieniu i na rzecz partnerów w zakresie określonym umową partnerską.

[4] Fundusz Inicjatyw Obywatelskich funkcjonował w latach 2005–2007 jako Program Rządowy. W roku 2008 w celu jego realizacji stworzono rezerwę celową budżetu państwa. W latach 2009–2013 podstawą funkcjonowania FIO był Program Operacyjny.

Szlaki a obszary cenne przyrodniczo

11. Szlaki turystyczne na obszarach przyrodniczo cennych

Obszary cenne przyrodniczo są jednymi z najchętniej odwiedzanych miejsc w naszym kraju. Należą do nich nie tylko tereny chronione ustawowo, ale także lasy. Amatorzy odpoczynku na łonie natury często wybierają miejsca, w których walory przyrodnicze i krajobrazowe terenu urozmaicone są cennymi obiektami związanymi z kulturą materialną. Idealne warunki do uprawiania tego typu turystyki posiadają parki narodowe, parki krajobrazowe oraz obszary Natura 2000 usytuowane w sąsiedztwie terenów posiadających zabytki świadczące o bogatej historii regionu. 23 parki narodowe i 122 parki krajobrazowe zajmują 9,1% powierzchni kraju, z czego na parki narodowe przypada jedynie 1% (Ochrona środowiska 2014). Około 20% powierzchni lądowej Polski zajmują obszary Natura 2000, które jednak w znacznej mierze pokrywają się terytorialnie z parkami narodowymi i krajobrazowymi.

Do unikatowego grona polskich najcenniejszych obszarów przyrodniczych zaliczyć należy również rezerwaty przyrody. Utworzono ich na terenie naszego kraju 1497 (stan na koniec roku 2014). Znaczna ich część usytuowana jest na terenie innych form ochrony przyrody – głównie parków krajobrazowych.

Reasumując – najcenniejsze pod względem przyrodniczym i w dużej mierze kulturowym obszary naszego kraju objęte różnymi formami ochrony zajmują jedynie około 20% jego terytorium. Jeśli dodamy do tego lasy (zajmujące 28% powierzchni Polski), na terenie których zlokalizowana jest większość obszarów chronionych, to uzyskamy powierzchnię równą ⅓ obszaru Polski. Są to najcenniejsze i najbardziej wrażliwe pod względem przyrodniczym fragmenty przyrody ojczystej. Jednocześnie znakomita część tych obszarów jest najchętniej i najczęściej wybierana jako docelowe miejsce wypoczynku. Ze względu na wyjątkowość tych terenów konieczne jest planowanie i organizowanie ruchu turystycznego tak, aby w minimalny sposób wpływał negatywnie na środowisko naturalne, bazując jednocześnie na jak najpełniejszym wyeksponowaniu jego walorów. W związku z tym na obszarach przyrodniczo cennych obowiązują szczególne zasady wytyczania i znakowania szlaków turystycznych.

11.1. Zasady wytyczania szlaków na obszarach leśnych

Jeżeli chcemy wyznaczyć szlak turystyczny w lasach Skarbu Państwa, musimy zawrzeć stosowną umowę – porozumienie z nadleśniczym właściwego nadleśnictwa, gdyż to właśnie nadleśniczy odpowiada za stan lasu i reprezentuje Skarb Państwa w stosunkach cywilnoprawnych. W umowie tej musi być określony przebieg szlaku (załącznik w formie mapy), osoba odpowiedzialna za jego wyznaczenie i utrzymanie, sposób oznakowania, oraz wskazana osoba odpowiedzialna za bezpieczeństwo na szlaku i utrzymanie porządku. Gdy trasa szlaku ma przebiegać przez tereny kilku nadleśnictw, wtedy sprawy te powinien koordynować Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (w praktyce wyznaczony przez niego pracownik), na podstawie stosownych upoważnień od tych nadleśniczych.

Ryc. 11.1. Leśna droga po deszczu na terenie Leśnictwa Kosowo (woj. pomorskie), fot. archiwum RDLP w Gdańsku

Przepisy prawne dotyczące udostępniania lasu na potrzeby rekreacji i turystyki zawarte są w wielu ustawach i rozporządzeniach, jednak dla leśników najważniejszym aktem prawnym regulującym te sprawy jest Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. 1991 r., nr 101, poz. 444), a zwłaszcza jej zapisy w rozdziale 5. Zapisy zawarte w różnych artykułach tej ustawy określają: co, gdzie, jak można w lesie robić, korzystając z niego jako miejsca rekreacji, a także jak organizować w nim ruch turystyczny. I tak:

- art. 26 mówi o warunkach udostępnienia lasów Skarbu Państwa dla ludności;
- art. 28 mówi o tym, że właściciel lasu niestanowiącego własności Skarbu Państwa może zakazać wstępu do lasu, oznaczając ten las tablicą z odpowiednim napisem;
- art. 29 określa zasady ruchu pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem w lesie, jazdy konnej w lesie oraz organizacji imprez sportowych;
- art. 30 mówi o tym, czego w lasach robić nie wolno;
- art. 35 określa uprawnienia i odpowiedzialność nadleśniczego.

Drugim bardzo istotnym aktem prawnym, który należy brać pod uwagę organizując ruch turystyczny w lesie jest Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (z późn. zm. – tekst jednolity: Dz. U z dnia 3 czerwca 2013 r., poz. 627), której zapisy obligują również nadleśniczego do reprezento-

wania Skarbu Państwa w stosunkach cywilnoprawnych. W zapisach tej ustawy określono formy ochrony przyrody oraz zasady ich udostępniania, w tym na potrzeby ruchu turystycznego.

Kolejnym ważnym aktem prawnym, którego zapisy nadleśniczy musi brać pod uwagę przy czynnościach dotyczących organizacji i obsługi ruchu turystycznego jest Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz.U. z 12 czerwca 2012 r., poz. 647).

Jednym z ważniejszych ograniczeń w udostępnianiu lasów turystom jest zasada, że droga leśna, po której poprowadzono szlak turystyczny, musi cały czas pełnić swą podstawową funkcję komunikacyjną i z tego tytułu nie może być żadnych utrudnień dla gospodarki leśnej. Nadal też obowiązują na niej wszelkie ograniczenia wynikające z jej funkcji, np. zakaz wjazdu pojazdów silnikowych. Niektórzy nadleśniczy chcąc uporządkować zagospodarowanie turystyczne przestrzeni leśnej, wydają swoje zarządzenia, określające sposób oznakowania wybranych typów szlaków turystycznych i tras rekreacyjnych.

Ryc. 11.2–11.5. Leśne miejsca postojowe na terenie Nadleśnictw Kaliska i Kwidzyn, fot. archiwum RDLP w Gdańsku

Generalnie jednak polskie lasy są otwarte dla wszystkich i wstęp do nich jest bezpłatny (co wcale nie jest takie powszechne w całej Europie). Są ulubionym miejscem turystyki i rekreacji tysięcy Polaków. Społeczeństwo może bez

Ryc. 11.6. Szlak rowerowy, znak malowany, fot. arch. RDLP w Gdańsku

Ryc. 11.7. Szlak rowerowy, znak plastikowy mocowany na klej montażowy, fot. arch. RDLP w Gdańsku

Ryc. 11.8. Szlak konny rajdowy, fot. arch. RDLP w Gdańsku

Ryc. 11.9. Szlak konny rekreacyjny, fot. arch. RDLP w Gdańsku

przeszkód korzystać z większości ich walorów: ciszy, świeżego powietrza, jagód i grzybów, podziwiać wspaniałe widoki. Leśnicy udostępniają lasy budując i konserwując dziesiątki obiektów turystycznych: parkingi leśne, leśne miejsca postojowe dla pojazdów, różne zadaszenia, miejsca na biwaki i pola namiotowe. Udostępniane są także dla ruchu publicznego niektóre drogi leśne po to, by korzystający z lasu mogli do niego wejść. Przez polskie lasy wiodą setki kilometrów szlaków turystycznych. Do niedawna były to głównie szlaki piesze. Ostatnio jednak coraz więcej jest tras rowerowych, szlaków konnych i *nordic walking*. Duży chaos podobnie jak i na innych obszarach powoduje brak ujednolicenia w oznakowaniu szlaków turystycznych (ryc. 11.6 – 11.9). Przy szlakach i w miejscach postojowych leśnicy ustawiają tablice, na których podawane są informacje o zasadach zachowania się w lesie, o ciekawostkach i atrakcjach przyrodniczych, o budowie i funkcjonowaniu lasu, o sposobach, celach i zasadach prowadzenia gospodarki leśnej.

11.1.1. Turystyka rowerowa w Lasach Państwowych

Turystyka rowerowa nierozerwalnie wiąże się w wypoczynkiem na terenach leśnych. Z tego względu Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe traktuje trasy rowerowe i ich infrastrukturę jako integralny element wyposażenia polskich lasów. Liczba szlaków, ich długość oraz wyposażenie są zróżnicowane przestrzennie i wynikają m.in. z uwarunkowań przyrodniczych czy społeczno-gospodarczych. Organizacja i funkcjonowanie turystyki rowerowej na terenie lasów wiąże się z koniecznością pogodzenia interesów gospodarki leśnej z potrzebami potencjalnego turysty.

Szlaki rowerowe stanowią istotny element leśnej infrastruktury rekreacyjno-edukacyjnej. W charakterze szlaków wykorzystywane są wewnętrzne drogi Lasów Państwowych, np. dojazdy pożarowe. Leśne dukty są idealnym miejscem do uprawiania turystyki rowerowej zarówno przez amatorów, jak i bardziej zaawansowanych cyklistów. Ich zaletą jest niewątpliwie naturalny charakter podłoża oraz urozmaicone pod względem wizualnym i przyrodniczym otoczenie.

Wybierając się na eskapady do lasu należy pamiętać, że stałym zakazem wstępu objęte są: uprawy leśne do 4 m wysokości, powierzchnie doświadczalne i drzewostany nasienne, ostoje zwierząt, źródliska rzek i potoków, obszary zagrożone erozją. Często wprowadza się również okresowe zakazy wstępu do lasu wynikające z potrzeb gospodarki leśnej i wymagań ochrony przyrody, np. gdy nastąpiło zniszczenie albo znaczne uszkodzenie drzewostanów lub degradacja runa (Kacprzyk, Rothert 2012).

Leśnicy dbają o to, aby osoby odwiedzające tereny przez nich zarządzane czuli się odpowiednio powitani (umieszczając np. tablice informacyjne zawierające podstawowe dane adresowe leśnictwa, mapę trasy itp.), poinformowani (tablice objaśniające prawidłowe zachowanie się w lesie) i bezpieczni (numery alarmowe w razie pożaru).

Szlaki rowerowe stworzone przez Lasy Państwowe wspólnie z samorządami najliczniej występują na terenie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (RDLP) w Katowicach (211 tras o łącznej długości 1609 km) oraz RDLP w Poznaniu (88 szlaków o łącznej długości 1593 km). Można domniemywać, że jest to efekt bliskości silnie zurbanizowanych terenów i związanego z tym dużego zapotrzebowania mieszkańców na tereny rekreacyjne, w tym również szlaki rowerowe.

Z kolei współpraca Lasów Państwowych z PTTK najlepiej układa się w północno-zachodniej Polsce. W jej wyniku na terenie RDLP w Szczecinie powstało 28 szlaków rowerowych liczących łącznie 524 km. Ponad 300 km takich tras istnieje też w RDLP Piła i RDLP Szczecinek (tab. 11.1). Z powodu

braku wielkich aglomeracji na tym obszarze wydaje się, że trasy te mają przede wszystkim turystyczny charakter.

Tab. 11.1. Szlaki rowerowe na terenie Lasów Państwowych (wg stanu na sierpień 2011 r.)

Lp.	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	Szlaki rowerowe							
		LP		PTTK		LP+PTTK		LP+samorządów	
		liczba	długość w km	liczba	długość w km	liczba	długość w km	liczba	długość w km
1	Białystok	27	581	40	398	2	50	49	1 294
2	Gdańsk	39	403	30	728	0	0	27	532
3	Katowice	15	106	49	422	10	36	211	1 609
4	Kraków	0	0	42	264	11	94	39	150
5	Krosno	3	24	15	195	10	222	42	712
6	Lublin	16	197	27	651	4	190	26	415
7	Łódź	6	37	25	659	3	90	24	434
8	Olsztyn	23	409	34	643	1	16	64	1 078
9	Piła	38	667	17	359	19	311	43	608
10	Poznań	24	306	68	2 236	7	50	88	1 593
11	Radom	2	31	53	589	4	23	25	273
12	Szczecin	20	353	40	622	28	524	57	984
13	Szczecinek	11	150	49	863	15	309	49	801
14	Toruń	5	40	44	430	2	56	27	328
15	Warszawa	3	61	37	1 081	0	0	16	133
16	Wrocław	24	342	48	945	5	149	85	1 103
17	Zielona Góra	1	9	23	203	22	67	37	459
Razem		257	3 714	641	11 287	143	2 187	909	12 505

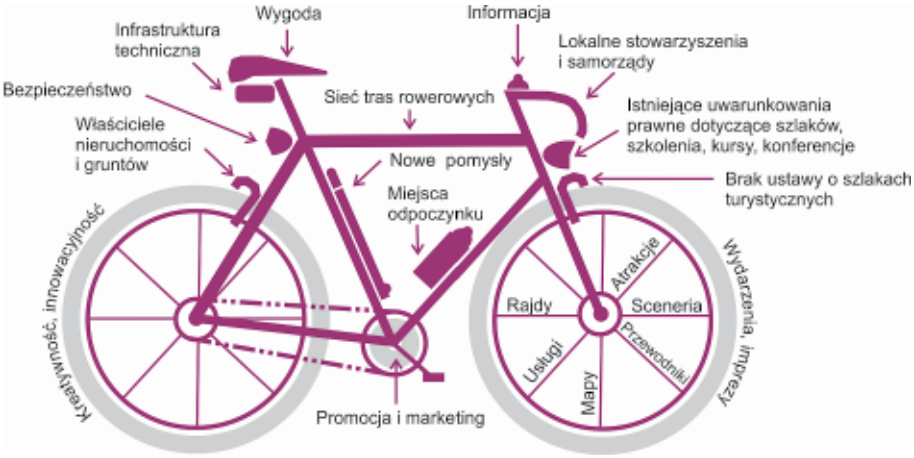
Źródło: Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych (za: Kacprzyk, Rothert 2012).

Bazę istniejących na terenie Lasów Państwowych obiektów turystycznych, które mogą służyć również turystom rowerowym zawiera Leśny przewodnik turystyczny dostępny na stronie internetowej „czaswlas.pl".

Według J. Prattea (2006, za: Rothert, Kacprzyk 2012) organizacja turystyki rowerowej składa się z czterech zasadniczych modułów, które można odnieść do części roweru pełniących określone funkcje (ryc. 11.10). Poszczególne działania przedstawiają się następująco:

1) **tworzenie sieci szlaków** jako podstawowego elementu infrastruktury rowerowej (rama roweru – szkielet całego układu, podstawa sukcesu);
2) **współpraca** instytucji, organizacji, stowarzyszeń, lokalnych społeczności oraz innych publicznych i prywatnych sojuszników (kierownica roweru – układ sterowniczy, który wytycza kierunki rozwoju obszaru);
3) **organizacja usług** gastronomicznych, kulturalnych oraz udostępnianie innych atrakcji turystycznych (koła roweru);
4) **promocja i marketing** będące stymulatorami rozwoju (układ napędowy roweru – od niego zależy tempo rozwoju turystyki rowerowej);
5) szczególną rolę w tym układzie mogą (choć nie zawsze muszą) odgrywać **właściciele nieruchomości i gruntów**; porównano ich do hamulców.

Przedstawiony model rozwoju turystyki rowerowej ma charakter ogólny. M. Rothert i W. Kacprzyk (2012) podkreślają jednak, że Lasy Państwowe w realizację poszczególnych modułów mogą włączać się w różnym stopniu. Ponieważ kompleksy leśne administrowane przez PGL Lasy Państwowe stanowią atrakcyjne tereny do tworzenia tras rowerowych, Lasy Państwowe powinny brać udział w ich wyznaczaniu (samodzielnie lub we współpracy z innymi podmiotami). Z uwagi jednak na nadrzędne cele i charakter działalności Lasów Państwowych nie powinny one brać aktywnego udziału w rozwijaniu usług okołoturystycznych czy też agresywnej promocji i marketingu obszaru.



Ryc. 11.10. Elementy wykorzystywane przy tworzeniu tras turystycznych (np. rowerowych), za Kacprzyk, Rothert (2012; na podstawie J. Pratte 2006) uzupełnione.

Udostępnianie terenów leśnych powinno być zgodne z zapisami prawa, racjonalne i przemyślane. Tylko wtedy można mieć nadzieję na to, że realizacja społecznych funkcji lasów nie przyczyni się do zachwiania równowagi w środowisku leśnym. Oznacza to, iż organizacja turystyki w lasach musi uwzględ-

niać zasadę zrównoważonego rozwoju, ale jednocześnie powinna dawać zadowolenie człowiekowi chcącemu samodzielnie „dotknąć" dzikiej przyrody.

11.1.2. Turystyka konna w Lasach Państwowych

Wzrastająca w ostatnim czasie popularność jazdy konnej zmobilizowała wielu nadleśniczych do tworzenia szlaków jeździeckich. Z „Raportu o stanie lasów" wynika, że w latach 2010–2011 na terenach zarządzanych przez Lasy Państwowe długość takich tras podwoiła się. Droga udostępniona przez nadleśniczego jest bowiem, zgodnie z ustawą o lasach, jedynym miejscem w lesie, gdzie można się w ten sposób poruszać. Nawet jeśli przed wjazdem na nią nie ma żadnego znaku zakazu, ani też nie jest przegrodzona szlabanem, wjeżdżać na nią konno nie można (podobnie jak samochodem, motocyklem czy quadem).

Każde nadleśnictwo, które wyznacza szlaki konne, tworzy także regulamin poruszania się po nich – należy go przeczytać przed wyruszeniem na trasę. Poza zasadami poruszania się przedstawione są w nich także oznaczenia szlaków. Podstawowe znaki to pomarańczowe, zielone, niebieskie lub czarne koło na białym tle, oznaczające sam szlak, oraz takie samo koło z czarną obwódką, oznaczające jego początek lub koniec (zgodnie z Instrukcją znakowania szlaków turystycznych PTTK). Czasami stosuje się też inne oznaczenia, np. „koń w kłusie" – dla szlaków rekreacyjnych, „czerwona podkowa" – dla szlaków rajdowych (ryc. 11.8 – 11.9).

REGULAMIN ŚCIEŻEK KONNYCH UDOSTĘPNIANYCH
NA TERENIE NADLEŚNICTWA KWIDZYN

Las pełni wiele funkcji i zaspokaja potrzeby różnych grup użytkowników. Aby nie uszczuplać jego zasobów, granice swobody użytkowania określają normy prawne, kulturowe i zasady współżycia społecznego w Rzeczypospolitej Polskiej.

- Leśny szlak konny przeznaczony jest do turystycznego, rekreacyjnego i szkoleniowego użytkowania koni wierzchowych, a tam gdzie pozwalają na to warunki terenowe, również zaprzęgów konnych.
- Organizatorem turystyki konnej nie są Lasy Państwowe.
- Za ewentualne wypadki na trasie konnej odpowiada organizator.
- Szlak służy turystycznemu i rekreacyjnemu wykorzystywaniu koni wierzchowych.
- Na organizowanie imprez o charakterze wyczynowym lub masowym należy uzyskać zgodę właściwego nadleśniczego.
- Jazda konna dopuszczona jest jedynie po wyznaczonych i oznakowanych drogach, ścieżkach i placach ku temu przeznaczonych.
- Szlak ma charakter crossowy (terenowy) i nie posiada specjalnych przystosowań zwiększających bezpieczeństwo, dlatego też należy zachować na nim szczególną ostrożność, zwłaszcza przy pierwszym przejeździe.
- Każdy użytkownik dorosły korzysta ze szlaku na własną odpowiedzialność, a dzieci na odpowiedzialność opiekuna.

- Zabrania się jeździectwa rekreacyjnego bez opieki osobom w wieku poniżej 17 lat.
- Poruszanie się po szlaku jest dozwolone od świtu do zmroku.
- Zjeżdżanie poza szlak specjalnie oznakowany dopuszcza się jedynie w sytuacji wyższej konieczności (ratowania życia i zdrowia ludzi lub koni, alarmu o pożarze lasu, ominięcia powstałych przeszkód).
- Nadleśniczy może udzielić zezwolenia grupom zorganizowanym na poruszanie się końmi wierzchowymi poza szlakiem w określonym miejscu i czasie.
- Poszczególne odcinki szlaku mogą być okresowo zamykane z powodu prowadzenia prac leśnych lub innych ważnych względów. Będą wówczas oznaczone tablicami „Zakaz wstępu", czerwoną chorągiewką lub w inny czytelny sposób.
- Należy pamiętać, że na szlaku mogą pojawić się przeszkody powstałe w sposób naturalny, bez wiedzy administracji leśnej, jak np. złomy, wywroty, konary złamane okiścią, ścięte drzewa.
- Na odcinkach szlaku, na których może dojść do spotkania z pojazdami kołowymi obowiązują ogólne przepisy o ruchu drogowym.
- Obowiązek uprzątnięcia lasu po koniu spoczywa na jeźdźcy (dotyczy to leśnych stajni).
- Za niestosowanie się do jakiegokolwiek punktu niniejszego regulaminu może zostać nałożona na użytkownika konia (nie hodowcę) grzywna w wysokości ustalonej przez administrację leśną.
- Każda osoba, która zauważyła ogień w lesie ma obowiązek niezwłocznego poinformowania najbliższego leśniczego lub Straży Pożarnej.
- Biwakowanie i palenie ognisk może odbywać się tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

Źródło: szlaki-konne.eu.

Turystykę konną na terenie Lasów Państwowych bezpośrednio reguluje właściwie tylko jeden zapis zawarty w Ustawie z 28 września 1991 r. o lasach (art. 29, ust. 1a). Brzmi on następująco: „Jazda konna w lesie dopuszczalna jest tylko drogami leśnymi wyznaczonymi przez nadleśniczego". Co ciekawe, gdy nadleśniczy sam nie wyznaczy w nadleśnictwie szlaków konnych, mogą o to wnioskować sami zainteresowani. Wskazanie tras przeznaczonych dla jeźdźców leży jednak w interesie nadleśnictwa – ogranicza bowiem niekontrolowane penetrowanie lasów przez konnych turystów. Trzeba przy tym zaznaczyć, że izolujące od hałasów środowisko leśne jest bardzo atrakcyjne dla turystyki konnej, która jednak z reguły wywiera bardzo negatywny wpływ na ekosystemy leśne powodując liczne zmiany o charakterze fizycznym, chemicznym i biologicznym (por. Kacprzyk, Rothert 2012).

Turyści indywidualni nie ponoszą opłat związanych z poruszaniem się po szlakach konnych, ale w wypadku ich komercyjnego użytkowania nadleśnictwa mają prawo pobierać opłatę za przejazd drogami leśnymi (Kacprzyk, Rothert 2013). Chodzi tu np. o wycieczki, przejażdżki czy rajdy organizowane przez stadniny czy gospodarstwa agroturystyczne – ich organizatorzy powinni podpisać z nadleśnictwem, jeśli tego ono wymaga, umowę, w której będą określone prawa i obowiązki obu stron, czas obowiązywania i wysokość opłat.

Należy pamiętać, że droga do jazdy konnej to nie tor wyścigowy – często korzystają z niej także piesi turyści. Nie można z niej zjeżdżać, chyba że musimy ominąć przeszkodę lub mamy inny, naprawdę ważny, powód (np. ratujemy zdrowie). Dobrą praktyką jest jazda środkiem szlaku, tak aby nie niszczyć nawierzchni po bokach, którymi najczęściej poruszają się piesi i rowerzyści. Osoby małoletnie powinny jeździć konno w towarzystwie dorosłych. Wyruszać na trasę należy po świcie, a wracać z niej przed zmierzchem. Po swoim koniu należy także posprzątać.

W 2013 r. na terenie Lasów Państwowych istniało ponad 530 szlaków konnych liczących łącznie blisko 7400 km. Najwięcej szlaków (64) zlokalizowanych było na terenie RDLP w Katowicach, a więc obszarze bardzo silnie zurbanizowanym i posiadającym wiele stadnin. Mimo to liczba konnych turystów nie jest zbyt imponująca – jak się szacuje, rocznie jest ich około 300 osób. Najdłuższe sieci szlaków konnych posiadały natomiast: RDLP w Poznaniu (942 km) oraz RDLP w Gdańsku (793 km) (Kacprzyk, Rothert 2012).

Jedną z większych atrakcji dla jeźdźców w Polsce jest Łódzki Szlak Konny, który częściowo biegnie także przez tereny Lasów Państwowych, a RDLP Łódź była wśród jego twórców. Szlak ma w sumie ponad 2000 km i jest najdłuższym tego typu traktem w Europie. Na trasie znajduje się 200 ośrodków jeździeckich, 21 punktów postojowych, 1400 tablic informacyjnych, 30 punktów informacyjnych monitorujących turystów i ponad 1000 atrakcji turystycznych. Ciekawostką jest, że jeździec może bezpłatnie wypożyczyć lokalizator, który w przypadku niebezpieczeństwa wyśle służbom ratunkowym informację o pozycji będącego w opałach turysty.

Lokalne szlaki konne aż takich udogodnień jak lokalizatory nie oferują. Nadleśnictwa troszczą się przede wszystkim o to, żeby wszystkie trasy były czytelnie oznakowane, zawsze przejezdne, by były przy nich koniowiązy oraz wiaty umożliwiające odpoczynek i schronienie przed deszczem. Przede wszystkim jednak dbają, by przebiegały przez najpiękniejsze tereny Lasów Państwowych.

Ważniejsze zasady projektowe szlaków konnych na obszarach leśnych

Projektując szlaki konne w lasach proponuje się uwzględniać następujące zasady:

1. Dążyć do minimalizowania wpływu turystyki konnej na biofizyczne cechy środowiska, w tym również krajobraz leśny. Kluczowym czynnikiem są parametry koryta-rza trasy i jego nawierzchni, tj.:

a) Materiał, z którego jest zbudowana – jego struktura i tekstura. Nawierzchnia musi być bezpieczna dla końskich kopyt. Materiał tworzący nawierzchnię trasy nie powinien być twardy i śliski, np. asfalt, nie może powodować olśnień, zaś trasa nie powinna być grząska lub błotnista w czasie opadów deszczu.

b) Spadki podłużne i poprzeczne nigdy nie powinny przekraczać 15%, ponieważ przekroczenie takiego spadku powoduje: trudność w przejściu takiej trasy, zagrożenie erozją jej nawierzchni, wzrost kosztów jej utrzymania i konserwacji.

c) Gatunki rosnące w obrębie szlaku i w jego sąsiedztwie powinny być odporne na zniszczenie, nie powinny też znajdować się tam gatunki rzadkie ani trujące dla konia, czy też objęte ochroną.

2. Optymalizacja dostępu do lasu oraz funkcjonalne połączenie poszczególnych miejsc turystycznego udostępnienia lasu.

a) Szlaki konne powinny być tworzone w systemie tras mających kształt tzw. drabiny i składać się z odcinków o różnej długości. Ogólnie system ten powinien obejmować pętle krótkie – do ok. 10 km, i długie – do ok. 40 km, pomiędzy którymi mogą istnieć pętle pośrednie. Pętle krótkie służą do codziennej jazdy konnej, zaś długie umożliwiają organizowanie rajdów i wielodniowych wypraw konnych.

b) Trasy konne powinny mieć różny poziom trudności: łatwy – dostosowany do potrzeb osób początkujących i niepełnosprawnych, do prowadzenia hipoterapii, oraz trudno dostępne, wymagające umiejętności jeździeckich, ewentualnie nadzoru instruktora podczas przejazdu.

c) Szerokość korytarzy szlaków konnych powinna pozwalać na swobodne minięcie się dwóch koni (minimalna szerokość 250 cm).

d) Wysokość korytarzy szlaków konnych, pozbawiona gałęzi, nawisów skalnych itd. powinna wynosić 300 cm.

e) Trasy konne, z uwagi na czułość zmysłu słuchu konia zawsze powinny prowadzić terenami położnymi z dala od źródeł hałasu. Trasy zaprojektowane wzdłuż dróg publicznych mogą być potencjalnie niebezpieczne dla zdrowia i życia zarówno konia, jak i jeźdźca.

f) Trasy konne powinny być połączone z miejscami postoju pojazdów/parkingami leśnymi, gdzie można dojechać i zaparkować samochód z naczepą do transportu koni.

g) Wzdłuż szlaków konnych powinny znajdować się miejsca pozwalające na komfortowy i bezpieczny wypoczynek jeźdźca i konia. Miejsca te powinny być wyposażone w wiaty, ławostoły, koniowiązy, pojemniki na obornik, poidła lub miejsca pojenia zwierząt itd.

h) Trasy konne powinny być prowadzone po terenach, gdzie zminimalizowana jest liczba potencjalnych przeszkód terenowych: schodów, przejść „w bród", czy przejść przez drogi publiczne.

3. Ograniczanie konfliktów funkcjonalnych z innymi jeźdźcami, turystami oraz dzikimi zwierzętami.

a) Wskazane jest, aby szlaki konne nie były prowadzone wspólnie z innymi szlakami turystycznymi.

b) Zaleca się, aby trasy konne prowadzone były z dala od ostoi zwierzyny, miejsc gniazdowania rzadkiego ptactwa itd.

c) Prawidłowe i czytelne oznakowanie szlaków konnych jest kluczowe dla bezpieczeństwa jeźdźców. Na szlakach powinny znajdować się znaczniki, kierunkowskazy i inne znaki ostrzegawczo-informacyjne oraz tablice informacyjne wraz z regulaminem.

4. Nawiązanie współpracy pomiędzy Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe a bractwem jeździeckim, lokalną społecznością i jednostkami samorządu terytorialnego. Trasy powinny być połączone z lokalnymi stadninami oraz wpisywać się w lokalne inicjatywy społeczne, prywatne i publiczne w zakresie rozwijania

funkcji turystycznych w regionie. Z uwagi na bezpieczeństwo turystów wskazane jest prowadzenie tras konnych z dala od terenów i miejsc szczególnie intensywnie użytkowanych turystycznie.

5. Systematyczny monitoring tras konnych. Z uwagi na dbałość o biofizyczne cechy środowiska leśnego, atrakcyjność turystyki oraz bezpieczeństwo wszystkich gości lasu, trasy konne powinny być poddawane systematycznemu monitoringowi.

Źródło: Kacprzyk (2012), Kacprzyk, Rothert (2013).

11.2. Zasady wytyczania szlaków na obszarach chronionych

Obszary przyrodniczo cenne od dawna są objęte różnej rangi ochroną prawną. W ochronie obszarowej najważniejszą formą ich zabezpieczenia są parki narodowe i krajobrazowe, rezerwaty, a od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej także obszary Natura 2000. Zdecydowana większość tych terenów jest poddana turystycznej penetracji, którą ułatwiają znakowane szlaki turystyczne i różne ścieżki wyznaczane w zależności od typu przyrodniczego zasobu i rodzaju zainteresowań odbiorcy. Największa ich sieć jest wyznaczana właśnie w obrębie obszarów chronionych.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (z późn. zm. – tekst jednolity: Dz.U. z 3 czerwca 2013 r., poz. 627) dopuszcza udostępnianie turystyczne parków narodowych i innych obszarów chronionych, jednakże w sposób, który nie wpłynie negatywnie na przyrodę. Pod pojęciem „udostępnianie" ustawodawca rozumie umożliwianie korzystania z parku narodowego, rezerwatu przyrody lub niektórych ich obszarów i obiektów w celach naukowych, edukacyjnych, turystycznych, rekreacyjnych, sportowych, filmowania, fotografowania, a także w celach zarobkowych.

Plan ochrony obszaru chronionego wyznacza udostępniane miejsca oraz maksymalną liczbę osób mogących przebywać jednocześnie w tych rejonach, w tym także na szlakach turystycznych. Do czasu sporządzenia planu ochrony w parkach narodowych zasady udostępniania są określane w tzw. zadaniach ochronnych ustalanych i zatwierdzanych przez Ministra Środowiska na okres jednego roku lub dwóch lat.

Dokument ten zawiera identyfikację i ocenę zagrożeń, a następnie określa sposób ich eliminacji lub ograniczania. Dotyczy to m.in. organizacji ruchu turystycznego, w tym utrzymania istniejących szlaków turystycznych, ew. korekty w ich przebiegu, wyłączania z ruchu turystycznego niektórych szlaków lub ich zamykania, budowy i remontów zabezpieczeń technicznych (poręcze, schody, niezbędne konstrukcje drewniane i murowane, bramy wjazdowe na teren parku itp.), bieżącej konserwacji wszystkich urządzeń turystycznych.

Turystyczna penetracja obszarów chronionych jest silnie związana ze stopniem ich zagospodarowania, tj. przygotowania do przyjmowania zwiedzających. Na tych obszarach istnieją różne formy urządzeń turystycznych, zarówno zastanych (istniejących w momencie powołania danej formy ochrony), jak i wprowadzanych stopniowo, wraz ze wzrostem ruchu turystycznego i przemianami jego form i jakości. Podstawowe urządzenia turystyczne w parkach narodowych można podzielić na trzy grupy związane z: komunikacją, pobytem i zaspokojeniem potrzeb poznawczych (Partyka 2010). Są to odpowiednio: drogi i szlaki turystyczne, baza noclegowa i gastronomiczna oraz wystawy, muzea, ośrodki edukacyjne, punkty informacyjne i in.

Wśród elementów umożliwiających dotarcie do obszaru chronionego i poruszanie się po nim należą drogi, linie kolejowe, kolejki i wyciągi oraz szlaki turystyczne – piesze, rowerowe, kajakowe i konne. W wielu obiektach chronionych istniały one jeszcze przed ich utworzeniem, a niektóre z nich (np. historyczne drogi) należą do interesujących elementów ich turystycznego zagospodarowania. Część z nich wyróżnia się istotnymi walorami historycznymi, technicznymi i krajobrazowymi.

Turystyczne szlaki piesze są stosunkowo najprostszą formą umożliwiającą poznawanie obszaru chronionego i dotarcie do interesujących obiektów. Trwale oznakowane szlaki w bezpieczny sposób udostępniają najciekawsze i najpiękniejsze fragmenty obszarów chronionych, zapewniając zgodną z prawem penetrację turystyczną. Do najbardziej atrakcyjnych widokowo należą np. szlaki górskie w Karkonoskim czy Tatrzańskim Parku Narodowym. Dużą atrakcją krajobrazową wyróżniają się również szlaki w parkach: Babiogórskim, Gorczańskim, Bieszczadzkim i Magurskim. Powszechnie wiadomo, że niektóre obiekty na szlakach od dawna tkwią w świadomości turystów i są pewnego rodzaju trwałymi symbolami identyfikującymi dane miejsce, np. Morskie Oko, Giewont, Jaskinia Łokietka czy spływ Dunajcem w Pieninach. Są one nierzadko głównym celem turystycznej penetracji szlaków.

Turystyka jest czynnikiem oddziałującym bardzo silnie i w sposób wieloraki na przyrodę, powodując zmiany w strukturze i funkcjonowaniu chronionych ekosystemów. Powoduje to ich zniekształcenie i obniża ich działanie buforowe w naturalnym środowisku. Szczególnie duże zniszczenia powstają w miejscach koncentracji ruchu turystycznego, przede wszystkim wokół schronisk, hoteli, stacji wyciągów i kolejek linowych, pól namiotowych, parkingów. Turystyczna przestrzeń obszarów chronionych i zagadnienia wpływu turystyki na środowisko przyrodnicze jest przedmiotem wielu analiz naukowych (np. Stasiak 1997, Partyka 2002, Wilgat 2002, Liszewski 2009).

Szkody powodowane w przyrodzie parków narodowych przez turystykę można podzielić na dwie zasadnicze grupy – bezpośrednie i pośrednie (Sokołowski

1981). Dotyczy to również innych obszarów chronionych – parków krajobrazowych, rezerwatów czy obszarów Natura 2000.

Do szkód bezpośrednich należy zaliczyć niszczenie flory, fauny, niszczenie gleby, degradacja przyrody nieożywionej, zanieczyszczenie, hałas, pożary, zmiany w krajobrazie, zmiany mikroklimatu (np. zwiedzanych jaskiń), zmiany w strukturze biocenoz.

Szkody pośrednie wynikają ze szkód bezpośrednich i w konsekwencji wywołują synantropizację roślinności i fauny, zmiany własności fizycznych i chemicznych gleby, zmiany chemizmu wód, zmiany w strukturze i funkcjonowaniu ekosystemów chronionych, obniżenie funkcji ochronnej parków narodowych w zakresie flory i fauny, obniżenie działania buforowego parków narodowych, obniżenie walorów dydaktycznych parków narodowych, obniżenie walorów naukowych i wreszcie obniżenie walorów turystycznych (Sokołowski 1981).

W celu przeciwdziałania tym szkodom podejmowane są różne aktywności ograniczające negatywny wpływ turystyki na przyrodę obszarów chronionych. Są to korekty w przebiegu szlaków turystycznych, zmiany w zagospodarowaniu oraz ich okresowe zamykanie, a nawet likwidacja niektórych szlaków. Podejmowana jest także regulacja ruchu turystycznego na szlakach i w obiektach o dużej frekwencji oraz limitowanie liczby zwiedzających. Można również kierować ruch turystyczny na obszary sąsiednie o mniejszej penetracji, np. w strefy ochronne czy na teren parków krajobrazowych o podobnych walorach co sąsiednie parki narodowe.

Wyznaczenie szlaku i jego przebieg powinno być uzgodnione z zarządcami obszarów chronionych (dyrekcje parków narodowych i krajobrazowych, regionalne dyrekcje ochrony środowiska), przez które będzie prowadzić trasa. Niezbędne są także porozumienia z władzami samorządowymi i nadleśnictwami. Szlaki prowadzone wzdłuż granicy powinny być uzgodnione z terenowym dowództwem Straży Granicznej, a na obszarze nadmorskim (pas nadbrzeżny) z Urzędem Morskim.

Zasada uzgadniania przebiegu szlaków z właścicielem lub zarządzającym terenem generalnie dotyczy wyznaczania szlaków na wszystkich obszarach, nie tylko podlegających ochronie. Tabela 11.2. zestawia obszarowe formy ochrony przyrody oraz instytucje pełniące nad nimi nadzór, z którymi należy uzgodnić przebieg szlaków.

Należy jedna pamiętać, że decyzje podejmowane przez wymienione w tab. 11.2. organy decyzyjne i opiniujący wynikają bezpośrednio przede wszystkim z obowiązujących na danym obszarze planów ochrony i nie mogą być z nimi sprzeczne.

Tab. 11.2. Ustalenia dotyczące przebiegu szlaków turystycznych na obszarach chronionych

Forma ochrony przyrody	*Organ decyzyjny/opiniujący*
Park narodowy	dyrektor parku narodowego
Park krajobrazowy	dyrektor parku krajobrazowego, nadleśniczy, jeśli obszar znajduje się na terenie Lasów Państwowych
Rezerwat przyrody	regionalny dyrektor ochrony środowiska nadleśniczy, jeśli obszar znajduje się na terenie Lasów Państwowych
Obszar Natura 2000	regionalny dyrektor ochrony środowiska dyrektor parku narodowego, jeśli obszar znajduje się na terenie parku narodowego dyrektor parku krajobrazowego, jeśli obszar leży na terenie parku krajobrazowego
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy	wójt gminy nadleśniczy, jeśli obszar znajduje się na terenie Lasów Państwowych dyrektor parku krajobrazowego, jeśli obszar leży na terenie parku krajobrazowego
Obszar chronionego krajobrazu	wójt gminy nadleśniczy, jeśli obszar znajduje się na terenie Lasów Państwowych dyrektor właściwego wydziału w Urzędzie Marszałkowskim (w zależności od województwa)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy o ochronie przyrody z 16.04.2004 r. (ze zm.).

Przebieg szlaków projektowanych na obszarach **parków krajobrazowych** powinno się uzgadniać z dyrektorem parku krajobrazowego, wójtami gmin, na terenie których położony jest park oraz z nadleśnictwami z tego obszaru. Jest to niezwykle istotne z punktu widzenia zachowania walorów przyrodniczych terenu oraz określenia zasad właściwego wyznaczania szlaków. Dyrektor parku krajobrazowego stojący na czele instytucji zarządzającej parkiem ma praktyczną wiedzę dotyczącą liczby i przebiegu wyznakowanych w terenie szlaków turystycznych, atrakcji przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Informacje te są wykorzystywane nie tylko w celu właściwej ochrony tego terenu, ale również podczas jego promocji w mediach oraz różnego typu wydawnictwach.

Na **obszarach Natura 2000** istnieje ustawowy obowiązek uzgadniania programów turystycznych, które muszą być poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko i które kończą się wydaniem decyzji regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Regionalny dyrektor wydaje również zarządzenia dotyczące ochrony strefowej ptaków. Ideą ochrony strefowej jest zabezpieczenie miejsc gniazdowych i zagwarantowanie najrzadszym ptakom w Polsce spokoju podczas trwania sezonu lęgowego. Może mieć to w niektórych przypadkach wpływ na przebieg szlaków turystycznych, m.in. na terenach leśnych. Regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje również czasowe zakazy wstępu do obiektów będących miejscem zimowania niektórych gatunków zwierząt, np. nietoperzy. Odpowiedzialny jest za obszary Natura 2000, rezerwaty przyrody oraz ochronę gatunkową roślin, zwierząt i grzybów.

Wyznaczanie szlaków i ich penetracja przez turystów powinny umiejętnie łączyć walory przyrodnicze i kulturowe z warunkami zaspokajania tego ruchu w postaci odpowiednio wykształconej infrastruktury turystycznej, do której należą szlaki turystyczne. Mają one na celu nie tylko przystosowanie oraz udostępnianie turystom interesujących walorów turystycznych, ale także ochronę najcenniejszych wartości, zwłaszcza przyrodniczych.

Przy wyznaczaniu szlaków należy pamiętać o ich podstawowych funkcjach – zapewnienia bezpieczeństwa, komunikacyjnej, turystyczno-krajoznawczej (udostępnianie przyrodniczych i kulturowych walorów turystycznych, edukacja, wychowanie), rekreacyjno-sportowych (regeneracja sił, zagospodarowanie czasu wolnego, aktywność sportowa, kontakt z przyrodą), ekonomicznej (aktywizacja gospodarcza), społecznej (realizacja prawa do wypoczynku, budowanie więzi lokalnych), a także ekologicznych i ochronnych (zapobieganie procesom degradacji, wyłączanie obszarów objętych ochroną z ruchu turystycznego, badanie zmian w środowisku).

Ze względu na niewielką liczbę i powierzchnię oraz wysoką atrakcyjność przyrodniczą parki narodowe narażone są na szczególnie nasiloną penetrację turystyczną. Te najpopularniejsze co roku odwiedza nawet kilka milionów turystów. Największe zagrożenie ruch turystyczny stwarza w parkach narodowych położonych w pobliżu dużych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Poznań z parkami: Kampinoskim, Ojcowskim i Wielkopolskim) oraz w rejonie znanych i wyposażonych w dobrą infrastrukturę regionów turystycznych Polski – Tatry, Karkonosze, wybrzeże Bałtyku. Parki narodowe usytuowane na tych terenach należą tam do głównych atrakcji turystycznych, wyróżniają się wyjątkowo dużą liczbą zwiedzających, głównie w sezonie turystycznym, a w dwóch parkach górskich, Karkonoskim i Tatrzańskim, również w okresie zimowym.

Przy wyznaczaniu szlaków turystycznych na obszarach chronionych trzeba przede wszystkim brać pod uwagę ich funkcję ekologiczną (ochronną), by unikać sprzeczności i konfliktów z różnymi rozmiarami i formami funkcji turystycznej (wypoczynkową, edukacyjną, dydaktyczną itp.). Obostrzenia te są zawarte w art. 15 ustawy o ochronie przyrody, który mówi, że w parkach narodowych oraz w rezerwatach przyrody zabrania się ruchu pieszego, rowerowego, narciarskiego i jazdy konnej wierzchem, z wyjątkiem szlaków i tras narciarskich wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody – przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Organem doradczym i opiniującym turystyczne udostępnianie parku narodowego lub krajobrazowego są rady naukowe parków narodowych i rady parków krajobrazowych powoływane na pięcioletnią kadencję.

Na obszarach chronionych, w tym także w parkach narodowych, znakowaniem szlaków turystycznych zajmuje się podmiot wyznaczony przez dyrekto-

ra parku. Najczęściej jest nim najbliższy oddział PTTK, organizacji mającej w tej dziedzinie największe doświadczenie i osiągnięcia. Wyznaczenie nowego szlaku, korekta jego przebiegu lub likwidacja odbywa się zawsze przy konsultacji z dyrekcją parku narodowego, która proponuje trasę szlaku, kierując się potrzebami ochrony gatunkowej roślin i zwierząt oraz ochroną cennych ekosystemów. Natomiast na terenie i w otulinie parku narodowego lub krajobrazowego na wyznaczenie szlaku wymagana jest zgoda właściciela terenu (jeżeli szlak przebiega przez teren prywatny). Przebieg szlaku warto również uzgodnić z zarządcą drogi, zwłaszcza gminnej, chociaż żadne prawo tego nie wymaga.

Łączna długość znakowanych szlaków pieszych na obszarach chronionych w Polsce wynosi zapewne już kilkanaście tysięcy kilometrów. Tylko w samych parkach narodowych jest ich niemal 4,7 tys. km (tab. 11.3). Liczba ta właściwie ulega tylko niewielkim wahaniom (redukcji długości) w zależności od potrzeb poszerzania obszaru ochrony ścisłej lub konieczności regeneracji zniszczonej szaty roślinnej wzdłuż szlaku. Największą długość szlaków mają parki: Kampinoski (576,4 km) i Biebrzański (502,2 km). W sześciu parkach ich długość wynosi powyżej 200 km. Najmniej szlaków (do 50 km) mają parki: Ujście Warty, Pieniński, Białowieski i Świętokrzyski.

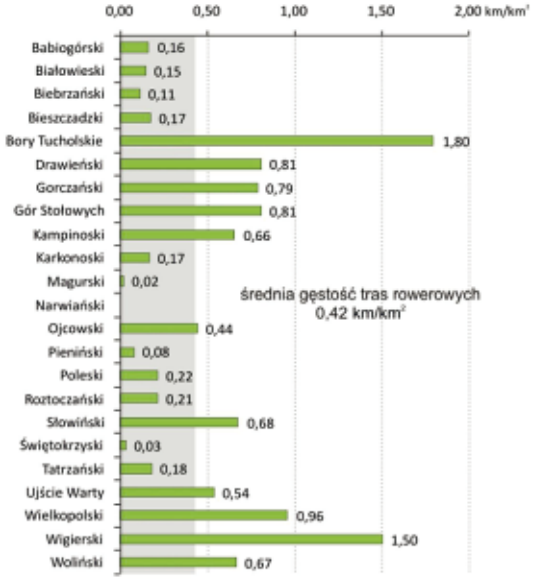
Tab. 11.3. Szlaki turystyczne w polskich parkach narodowych w 2014 r. (w km)

Park narodowy	*Szlaki*					*Ścieżki edukacyjne*	*Razem*
	piesze	*rowerowe*	*konne*	*kajakowe*	*narciarskie*		
Babiogórski	49,4	11,0	2,0	0	6,2	28,5	72,6
Białowieski	28,9	14,0	0	0	1,3	2,4	46,6
Biebrzański	174,6	65,7	13,0	218,2	0	30,7	502,2
Bieszczadzki	130,0	53,0	82,0	0	0	132,0	395,0
Drawieński	85,9	74,3	37,7	41,0	0	30,0	268,8
Gorczański	66,8	58,2	66,9	0	0	97,0	288,8
Kampinoski	350,0	200,0	0	0	0	26,4	576,4
Karkonoski	117,6	17,0	11,0	0	18,4	86,8	250,8
Magurski	94,1	21,0	15,7	0	0	16,9	147,7
Narwiański	0	0	0	58,0	0	0	58,0
Ojcowski	45,6	14,6	0	0	0	31,6	92,7
Bory Tucholskie	45,6	25,5	5,4	0	0	16,4	92,9
Gór Stołowych	109,0	51,0	0	0	34,0	14,0	208,0

Ujście Warty	0	16,7	0	0	0	36,5	39,3
Pieniński	27,2	1,8	0	8,0	22,7	0	35,2
Poleski	173,0	42,0	60,0	0	0	4,0	317,0
Roztoczański	29,3	17,5	13,0	0	60,9	17,7	138,4
Słowiński	150,2	0	0	9,5	0	44,5	204,2
Świętokrzyski	37,0	2,0	2,0	0	37,0	9,9	48,9
Tatrzański	275,0	37,0	0	0	19,0	13,5	294,0
Wielkopolski	85,0	100,0	30,0	0	0	15,5	230,5
Wigierski	149,6	116,8	0	29,0	15,0	21,9	272,6
Woliński	50,1	37,3	0	18,0	0	12,82	68,1
Razem	2223,8	989,6	338,6	381,7	147,8	666,3	4648,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez parki narodowe (stan na listopad 2014).

Drugie pod względem popularności są szlaki rowerowe. Łącznie we wszystkich polskich parkach narodowych jest ich 989,6 km. Najwięcej w Kampinoskim PN (200,0 km), oraz Wigierskim PN (116,8 km).

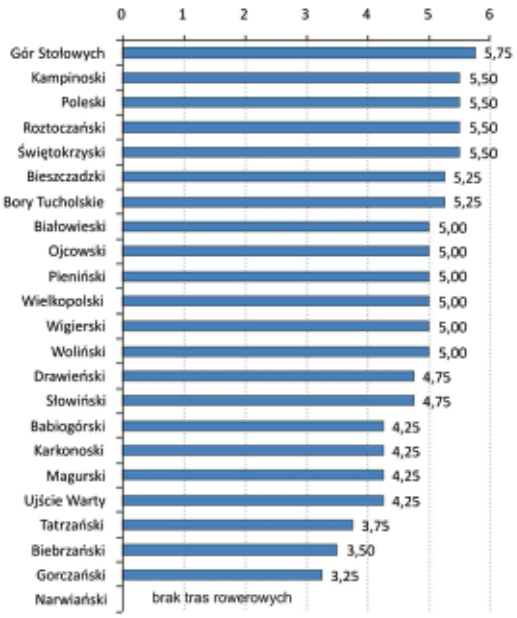


Ryc. 11.11. Gęstość tras rowerowych w polskich parkach narodowych, za M. Kozieł (2011)

Należy jednak pamiętać, że w niektórych parkach część szlaków ma wspólny przebieg. Dotyczy to nie tylko szlaków jednego rodzaju ale także takich tras, które są wykorzystywane przez cały rok lub w różnych okresach przez turystów uprawiających różne formy turystyki (np. latem szlak pieszy, zimą szlak narciarski, szlak pieszy udostępniony dla rowerzystów). Podobnie jest w przypadku szlaków pieszych i ścieżek dydaktycznych (przyrodniczych), które mają czasem przynajmniej częściowo wspólny przebieg.

Trochę inaczej wygląda kolejność pod względem nasycenia tymi szlakami przestrzeni parków narodowych (ryc. 11.11). Najgęstszą sieć posiadają parki: Bory Tucholskie (1,8 km/km^2), Wigierski (1,5 km/km^2) oraz Wielkopolski (0,96 km/km^2).

Nie długość czy gęstość szlaków jest jednak najważniejsza, lecz ich funkcjonalność. M. Kozieł (2011) zapytał pracowników parków narodowych o ich ocenę przebiegu, przejezdności, atrakcyjności i oznakowania tras dla rowerzystów na ich terenie (ryc. 11.12). Najwyższą notę otrzymały szlaki rowerowe w PN Gór Stołowych (5,75) oraz *ex aequo* w: Kampinoskim, Poleskim, Roztoczańskim i Świętokrzyskim PN (po 5,5).



Ryc. 11.12. Średnia ocena funkcjonalności tras rowerowych wg pracowników parków narodowych, za M. Kozieł (2011)

Szlaki kajakowe występują tylko w siedmiu polskich parkach narodowych: Biebrzańskim (218,2 km), Narwiańskim (58,0 km), Drawieński (41,0 km), Wigierskim (29,0 km), Woliński (18,0 km), Słowiński (9,5 km) i Pieniński (8,0 km); szlaki konne – w dwunastu m.in.: Bieszczadzkim (82,0 km), Gorczańskim (66,9 km), Poleskim (60,0 km), Drawieńskim (37,7 km), Wielkopolskim (278 km). Szlaki narciarskie istnieją w dziewięciu parkach i obejmują łącznie 147,8 km. Charakterystycznym elementem linearnych systemów penetracji w parkach narodowych są ścieżki edukacyjne, które nie występują jedynie w dwóch parkach Pienińskim i Narwiańskim PN.

Na szlaku w Drawieńskim Parku Narodowym, fot. J. Galiński

Szlaki kajakowe w parkach narodowych

W Biebrzańskim Parku Narodowym wytyczono szlaki kajakowe m.in. na Biebrzy, Jerzgni, Brzozówce oraz na Kanale Augustowskim i Rudzkim. Ich łączna długość wynosi 223,2 km. Drawieński Park Narodowy wytyczył 173 km szlaku kajakowego na Drawie oraz 45 km na Narwi. Woliński Park Narodowy informuje o powstaniu tras dla kajakarzy w cieśninie Świny i nad Zalewem Szczecińskim. Niestety, nie podaje ich długości.

Infrastrukturę przy szlakach turystycznych tworzą najczęściej takie obiekty, jak: schroniska, domy wczasowe, kempingi, polany biwakowe. Należą do nich także lokale gastronomiczne oraz punkty handlu detalicznego towarami spożywczymi. Obecnie w parkach narodowych jest 29 schronisk turystycznych, z których najwięcej występuje w parkach górskich: w Karkonoskim 11, a w Tatrzańskim 8. Siedem parków narodowych ma jedno lub dwa schroniska, a w 14 nie ma ich wcale. W TPN jest ponadto 14 domów wczasowych, a w Wigierskim 8. Większą grupę tworzą kempingi i biwaki – w 12 parkach funkcjonuje ich 48. W większości parków narodowych są liczne schrony przeciwdeszczowe. Ich łączna liczba wynosi niespełna 270, a rozmieszczenie przy szlakach zależy od powierzchni parku. Tego typu obiekty są pewnym ułatwieniem dla pieszych wędrówek w czasie niepogody, zwłaszcza na obszarach nizinnych.

Utrzymaniem tych obiektów zajmują się różne podmioty: zazwyczaj są to właściciele schronisk (głównie PTTK), zarządcy dróg, dzierżawcy obiektów. Zadaniem dyrekcji parków narodowych jest utrzymanie znakowanych szlaków, a wzdłuż nich podstawowej infrastruktury, tj. punktów informacyjnych i wypoczynkowych, schronów przeciwdeszczowych, mostków i kładek oraz innych urządzeń zapewniających bezpieczeństwo turystów na szlakach.

Jednym z zadań parku narodowego jest udostępnianie jego zasobów m.in. do celów turystycznych. Aby ułatwić poruszanie się turystów po terenie parku oraz poznawanie walorów chronionej tam przyrody, wyznaczone zostały szlaki turystyczne. W polskich parkach narodowych dopuszcza się uprawianie turystyki pieszej, rowerowej, narciarskiej, konnej, kajakowej (por. ramka), ale pod pewnymi warunkami.

Jedną z podstawowych zasad obowiązujących w parku narodowym jest **poruszanie się tylko po wyznaczonych trasach**. Dotyczy to zarówno ruchu pieszego, rowerowego, kajakowego, narciarskiego, jak i konnego. Pływanie i żeglowanie dozwolone jest wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych. Wszelkie odstępstwa od tej zasady są wykroczeniem.

Zejście ze szlaku stanowi zagrożenie bezpieczeństwa dla turysty (poza szlakiem może być np. strome zbocze, urwisko, legowisko drapieżnych zwierząt, głęboka woda, trzęsawisko). Samowolne wędrowanie może też spowodować zniszczenia w przyrodzie: w pobliżu mogą być miejsca lęgowe zwierząt, nory, siedliska zagrożonych gatunków, gdzie turystom zabrania się wchodzić.

Najbardziej popularnym rodzajem szlaków w parkach narodowych są szlaki piesze. Trasy te przeznaczone są do ruchu masowego, dlatego przyjęto zasadę, że ich szerokość powinna mieć co najmniej 1,5 m, nachylenie równomierne i w miarę łagodne. W przypadkach stromych podejść stosuje się (tam, gdzie jest to możliwe) zasadę wykorzystywania naturalnych cech terenu w celu przetrasowania szlaku, ułatwiającego turyście wygodne pokonanie trasy. W celu odbywania bezpiecznej wędrówki, przy przejściach szlaku przez żleby i ostre zbocza, wykonuje się odpowiednie zabezpieczenia, w tym przed kamiennymi lawinami.

Jak zachowywać się w parku narodowym?

Co należy?

- poruszać się po wyznaczonych szlakach: chronisz przyrodę i zwiększasz własne bezpieczeństwo;
- zachować ciszę;
- zapisać niezbędne telefony do parku;
- zawiadomić pracowników parku o napotkanym chorym czy rannym zwierzęciu;
- zawiadomić pracowników parku, gdy ktoś niszczy przyrodę.

Co wolno?

- palić ognisko wyłącznie w wyznaczonych miejscach;
- zwiedzać jadąc rowerem, konno, bryczką czy transportem zorganizowanym.

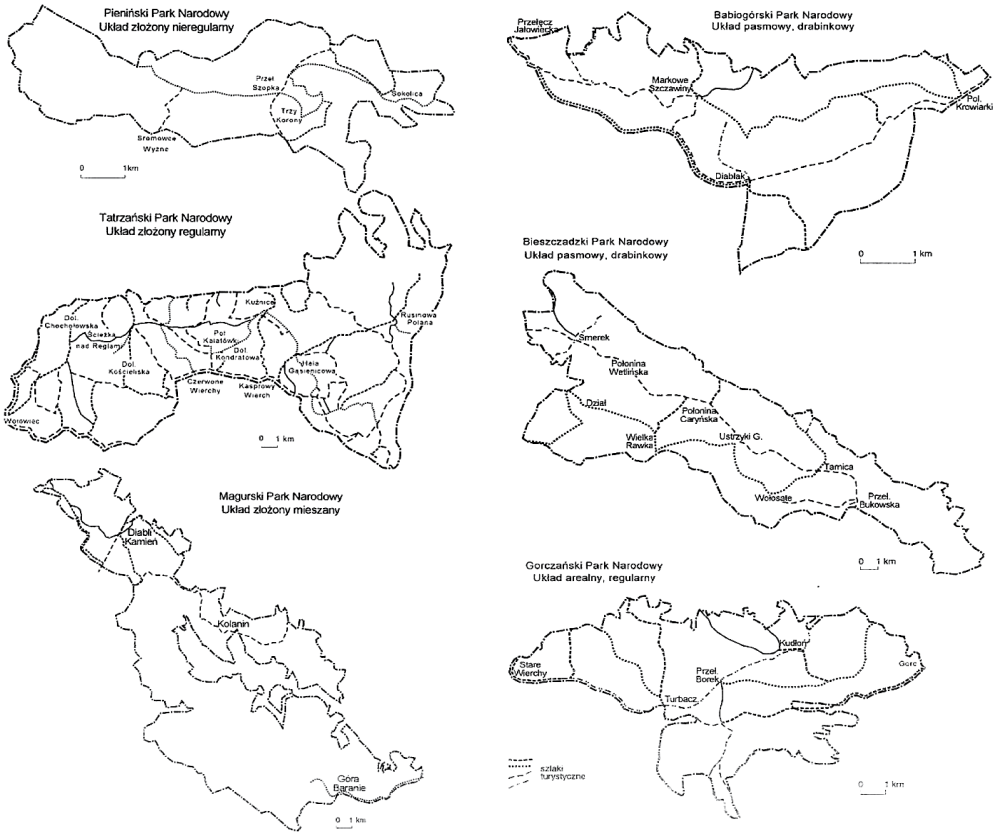
Czego nie wolno?

- palić papierosów poza wyznaczonymi miejscami;
- zbliżać się do napotkanych na szlakach dzikich zwierząt;
- zrywać roślin, zbierać grzybów;
- śmiecić: co ze sobą przyniosłeś (papiery, butelki itp.), zabierz ze sobą.

Szlaki wytycza się na terenach, które pozwolą wyeliminować samowole turystów, m.in. w skracaniu trasy, która mogłaby być niebezpieczna dla ich zdrowia lub negatywnie wpływać na przyrodę parku. Nawierzchnia znakowanych szlaków górskich to drobny żwir na posypce, a także ściśle dopasowane kamienie. Niekiedy strome zbocza, jak np. droga z Rusinowej Polany na Gęsią Szyję w TPN, są zabudowane specjalnymi stopniami. Mając na względzie różne warunki atmosferyczne, konieczne jest zastosowanie na szlakach rowów odwadniających i przepustów.

Największe nasycenie znakowanymi szlakami turystycznymi występuje na terenie gór o wysokim stopniu atrakcyjności krajobrazu. Dotyczy to w pierwszym rzędzie Karpat, gdzie znakują oddziały PTTK oraz, w przypadku terenów objętych ścisłą ochroną prawną, parki narodowe. Na turystyczne zagospodarowanie tych obszarów składają się m.in. szlaki i ścieżki edukacyjne, które są wytyczone tak, aby udostępnić walory danego parku turystyce, a przy tym, jak najmniej szkodzić przyrodzie. Dlatego też rozmieszczenie szlaków turystycznych na terenie parków narodowych jest nierównomierne. Obok ob-

szarów koncentracji, występują też znaczne rejony bez szlaków, do których masowi turyści nie mają dostępu. Mogą one przy tym przyjmować bardzo różne układy przestrzenne (ryc. 11.13). Uwarunkowane jest to nie tylko warunkami terenowymi (np. rzeźbą terenu), ale również celowym działaniem władz parku zabezpieczającym najcenniejsze zasoby przyrodnicze.



Ryc. 11.13. Układy koncentracji szlaków turystycznych w karpackich parkach narodowych, za B. Krakowiak (1997)

Rozpatrując liczbę i długość szlaków turystycznych w górskich parkach narodowych należy wziąć pod uwagę ich charakter i przede wszystkim powierzchnię. Trudno bowiem porównywać maleńki Pieniński PN, który ma zaledwie 34,7 km szlaków, z Tatrzańskim PN, na terenie którego wytyczono ich 275 km. Ogółem na terenie górskich parków narodowych znajduje się 1142,1 km znakowanych szlaków pieszych i 38,1 km nartostrad.

Dużą koncentrację szlaków turystycznych obserwuje się również na obszarze nizinnych parków narodowych położonych w pobliżu dużych aglomeracji (np.

Warszawy, Poznania). Służą one ich mieszkańcom jako popularne, łatwo dostępne tereny rekreacji i krótkotrwałego (weekendowego) wypoczynku.

Obecność masowych turystów w parku narodowym łączy się ze wzrostem zagrożenia dla tego cennego przyrodniczo obszaru. Ujemne skutki turystycznego zagospodarowania i eksploatacji przestrzeni parków narodowych są jednak trudne do uniknięcia, wynikają bowiem z konieczności zapewnienia odpowiednich warunków pobytu i bezpieczeństwa osób zwiedzających. Formy negatywnego oddziaływania na zasoby przyrodnicze i krajobraz mogą być różnorodne. Wśród najważniejszych należy wymienić:

Ryc. 11.14 Schemat sieci pieszych szlaków turystycznych w Kampinoskim Parku Narodowym.

– urbanizację środowiska naturalnego wskutek rozwoju infrastruktury turystycznej i towarzyszącej;
– niszczenie krajobrazu przez obiekty i urządzenia turystyczne, ich niewłaściwą lokalizację, nadmierną eksploatację, brak walorów estetycznych;
– zanieczyszczanie powietrza spalinami samochodowymi;
– zanieczyszczenie wód;
– hałas powodowany nadmierną koncentracją zwiedzających w niektórych częściach parków narodowych;
– zaśmiecanie szlaków turystycznych oraz otoczenia obiektów noclegowych i gastronomicznych;
– „rozdeptanie" terenu – poszerzenie szlaku, wydeptywanie kilku równoległych ścieżek, powstanie dróg „na skróty", przyspieszenie procesów erozyjnych np. przez ratrakowanie szlaków narciarskich przy cienkiej pokrywie śnieżnej;
– niszczenie roślin wzdłuż szlaków: zrywanie kwiatów, zbieranie runa leśnego, łamanie gałęzi;
– płoszenie zwierząt i przyzwyczajanie ich do obecności człowieka,
– synantropizacja – pojawianie się w wyniku działalności człowieka roślin nietypowych (gatunków obcych) dla danego środowiska (por. Warszyńska, Jackowski 1978, Stasiak 1997, Kurek 2008).

Nieuchronnie prowadzi to do konfliktów na linii ochrona przyrody–turystyka.

11.3. Konflikty funkcjonalne na linii ochrona przyrody i turystyka oraz możliwości ich łagodzenia

Jedną z podstawowych funkcji szlaków turystycznych w parkach narodowych było i jest udostępnianie najcenniejszych walorów środowiska przyrodniczego.

Funkcja turystyczna obszarów chronionych jest wprawdzie funkcją konfliktogenną, ale nieusuwalną, gdyż będącą jednym z celów statutowych parków narodowych. Zgodnie z ustawą mają one nie tylko chronić przyrodę, ale również udostępniać ją całemu społeczeństwu.

Ryc 11.15. Kolejka na Trzy Korony, www.garnek.pl

Za najważniejsze przyczyny konfliktów na linii ochrona przyrody – turystyka A. Stasiak (1997) uznał:

– nadmierną koncentrację przestrzenną ruchu turystycznego (powierzchniową, liniową, punktową – por. ryc. 11.15);

– nadmierną koncentrację czasową ruchu turystycznego (bardzo wysoka frekwencja w stosunkowo krótkim okresie szczytu sezonu turystycznego);

– uciążliwe formy ruchu turystycznego (zwiększona liczba samochodów na drogach publicznych, turystyka wypoczynkowa, nowe formy aktywnego wypoczynku, np. kolarstwo górskie).

Ponieważ, jak już wspomniano, niemożliwe jest całkowite zamknięcie obszarów chronionych przed turystami, nie można zupełnie wyeliminować konfliktów funkcjonalnych na terenie parków narodowych. Jedynym sposobem pozostaje więc łagodzenie negatywnego wpływu ruchu turystycznego na środowisko przyrodnicze. Środków prowadzących do tego celu jest dość dużo. Wśród nich można wymienić m.in.:

– kierowanie potokami ruchu turystycznego;
– monitoring środowiska przyrodniczego;
– limitowanie wielkości ruchu turystycznego na obszarach szczególnie cennych;
– selekcję zwiedzających park narodowy;
– opracowanie planu zagospodarowania turystycznego (operatu udostępniania) parku narodowego i jego otuliny;
– działalność promocyjną i edukacyjną (Stasiak 1997).

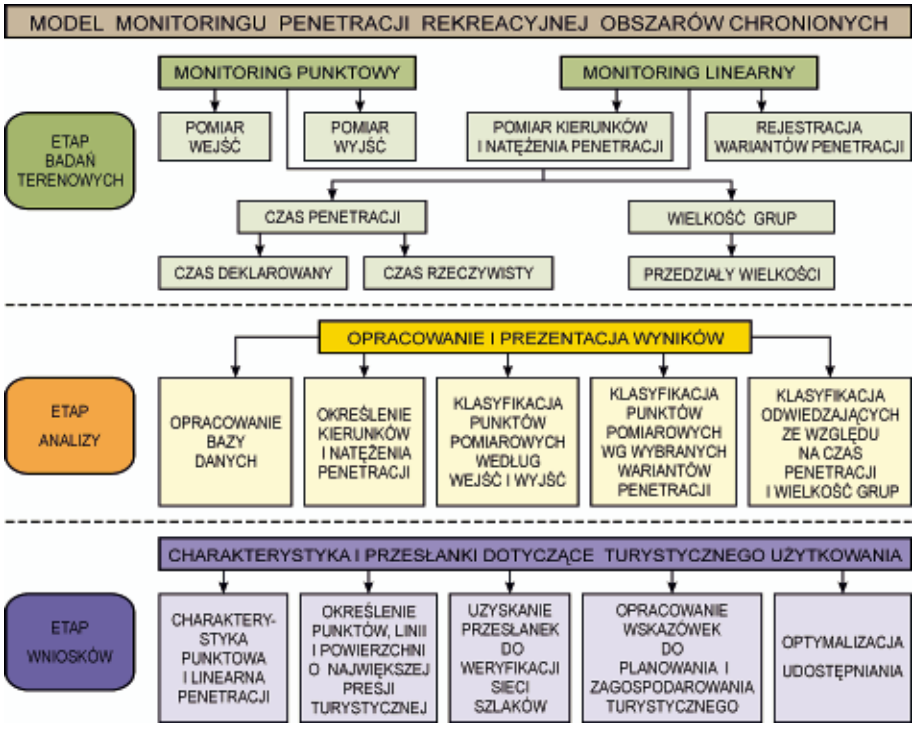
W tym miejscu szerzej omówione zostaną pierwsze trzy sposoby.

Kierowanie potokami ruchu turystycznego ma na celu ochronę najcenniejszych obszarów parku narodowego kosztem terenów mniej cennych. Sieć szlaków turystycznych jest rozmieszczona nierównomiernie. Niektóre rejony parku są dla „zwykłych" turystów niedostępne. Można je odwiedzać jedynie po uzyskaniu zgody dyrektora parku narodowego.

Mimo obowiązku poruszania się turystów wyłącznie po szlakach często dochodzi do rozproszenia penetracji turystycznej, która ze względu na masową skalę może prowadzić nawet do powierzchniowej dewastacji terenu. Dlatego tak ważne jest stosowanie różnego rodzaju zabiegów mających na celu zapobieganie schodzeniu przez turystów ze szlaku. Wśród tego typu działań można wymienić m.in.:

– racjonalne planowanie przebiegu trasy (uwzględniające np. wygodę wędrowania, powszechną skłonność do skracania drogi);
– czytelne i jednoznaczne oznakowanie szlaków turystycznych;
– stosowanie naturalnych środków utrudniających zbaczanie ze szlaku (np. rowy z wodą, szpaler roślinności);
– informowanie o wysiłkach pracowników parku w zakresie ochrony przyrody, a także zachęcanie do współpracy, apelowanie do poczucia odpowiedzialności, budowanie świadomości ekologicznej turystów (por. Stasiak 1997).

Istotną rolę w sterowaniu potokami zwiedzających mogą odgrywać również odpowiednio przeszkoleni i doświadczeni przewodnicy turystyczni. W wielu przypadkach to oni decydują o formie, czasie i trasie zwiedzania grup zorganizowanych.



Ryc. 11.16. Model monitoringu, Steperek 2004

Aby skutecznie zapobiegać pojawiającym się zagrożeniom dla przyrody konieczne jest stałe obserwowanie potoków turystów przybywających na chroniony teren i poruszających się po nim. Model **monitoringu penetracji rekreacyjnej obszarów chronionych** opracował J. Styperek (2004). Składa się on z trzech etapów:

– badań terenowych (pomiary punktowe i linearne);
– analizy (opracowanie i prezentacja wyników);
– wniosków (charakterystyka i przesłanki dotyczące turystycznego użytkowania) (por. ryc. 11.16).

Badania ruchu turystycznego na terenie parku narodowego (lub krajobrazowego) mogą być prowadzone w sposób tradycyjny lub nowoczesny. Dzięki rozwojowi techniki monitoring tego zjawiska jest już dziś zdecydowanie łatwiejszy niż jeszcze 10–20 lat temu. Badania A. Spychały i S. Grai-Zwolińskiej (2014) dowodzą jednak, że nadal najpopularniejszym sposobem śledzenia natężenia ruchu turystycznego jest analiza liczby sprzedanych biletów (na dany szlak, ścieżkę dydaktyczną czy do muzeum) i statystyk zajęć dla grup turystycznych (por. tab. 11.4). Niemal równie istotną rolę odgrywa jednak monitoring przy użyciu urządzeń elektronicznych, tzw. czujników ruchu. Co ciekawe, wśród najrzadziej stosowanych sposobów monitoringu ruchu turystycznego znalazły się badania ankietowe (z uwagi na konieczność dużych nakładów czasu i finansów), statystyki specjalnych zezwoleń (np. na spływy kajakowe) oraz liczenie samochodów na parkingach. Znikome było też wykorzystanie innych nowoczesnych technologii (np. GIS, GPS czy telefonii komórkowej).

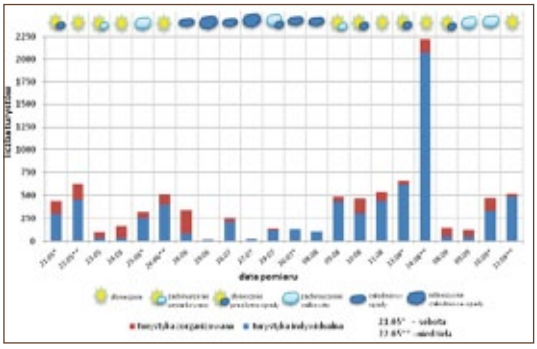
Tab. 11.4. Metody stosowane w monitoringu ruchu turystycznego w polskich parkach narodowych według badanych pracowników

Metoda monitoringu ruchu turystycznego	*Częstotliwość*		
	regularnie	*czasami*	*wcale*
Na podstawie sprzedanych biletów do muzeum	15	–	8
Na podstawie sprzedanych biletów wstępu na ścieżkę dydaktyczną, szlak	18	–	5
Na podstawie statystyk zajęć przygotowywanych dla grup odwiedzających obszar chroniony	14	2	7
Za pomocą sprzętu elektronicznego	14	–	9
Za pomocą badań ankietowych wśród odwiedzających	2	12	9
Licząc odwiedzających w najbardziej popularnych punktach obszaru chronionego	3	7	13
Licząc samochody parkujące w wyznaczonych miejscach	4	6	13
Inne	8	2	13

Źródło: A. Spychała, S. Graja-Zwolińska (2014).

Wydaje się, że przyszłością monitoringu ruchu turystycznego w parkach narodowych będzie wykorzystanie specjalistycznego sprzętu elektronicznego. Koszty zakupu takich urządzeń rekompensowane są łatwością realizacji badań, niskimi kosztami użytkowania, brakiem konieczności angażowania wielu pracowników oraz łatwością opracowywania wyników. Już dziś tego typu badania regularnie prowadzone są w 14 polskich parkach narodowych. Najpopularniejszym zestawem liczącym turystów jest system eco-counter firmy Amreco (Spychała, Graja-Zwolińska 2014). W jego skład wchodzą płyty akustyczne, czujniki pyroelektryczne, pętle indukcyjne oraz pneumatyczne czujniki ruchu, rozróżniające pieszych, rowerzystów i samochody oraz kierunek, w którym się one przemieszczają.

Umożliwia to precyzyjne określenie natężenia ruchu turystycznego w danym punkcie pomiarowym, a także jego zmienności w czasie (sezonowości) i przestrzeni (koncentracja turystów na poszczególnych szlakach czy punktach widokowych). Dzięki programom komputerowym możliwe jest szybkie opracowanie wyników, zarówno statystyczne, jak i graficzne. Tego typu badania prowadzone są m.in. w Tatrzańskim i Babiogórskim Parku Narodowym (Buchwał, Fidelus 2010), Gorczańskim Parku Narodowym (ryc. 11.17–11.18), a także w Karkonoskim PN (wspólny projekt z parkiem czeskim).



Ryc. 11.17. Zróżnicowanie natężenia ruchu turystycznego w Gorczańskim Parku Narodowym w sezonie letnim 2011 r., źródło: Wyniki monitoringu… (2011)

Posiadanie dokładnych danych ilościowych pozwala odpowiednio reagować w sytuacji nadmiernego obciążenia szlaku, które mogłoby negatywnie wpłynąć na stan równowagi w przyrodzie. Z kolei prowadząc równolegle pomiary w wielu wybranych punktach uzyskuje się rozkład przestrzennego zróżnicowania ruchu turystycznego na obszarze całego parku. Stwarza to możliwość zidentyfikowania obszarów rzadko odwiedzanych przez turystów, które mogłyby bez szkody dla środowiska przejąć część turystów.

Ryc. 11.18. Dobowe natężenie ruchu turystycznego w Gorczańskim Parku Narodowym w sezonie letnim 2011 r., źródło: Wyniki monitoringu… (2011)

Monitoring powinien dotyczyć jednak nie tylko samego natężenia ruchu turystycznego. Ciągłe śledzenie i gromadzenie danych powinno obejmować również zjawiska i procesy zachodzące aktualnie na wytyczonych szlakach turystycznych i w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Praktyczną

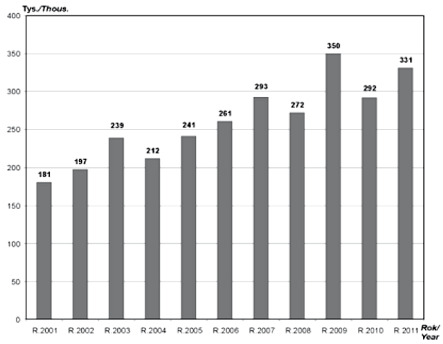
i stosunkowo prostą ocenę stopnia zniszczenia środowiska przyrodniczego wzdłuż szlaków opracował R. Prędki z Bieszczadzkiego Parku Narodowego (tab. 11.5). Na podstawie łatwych do stwierdzenia oznak antropopresji wyznaczył pięć kategorii szlaków (od niezmienionego do silnie zniszczonego). W połowie lat 90. XX w. niemal połowa szlaków turystycznych w Bieszczadach była zniszczona lub zagrożona zniszczeniem (Stasiak 1997).

Tab. 11.5. Ocena stopnia zniszczenia przyrodniczego wzdłuż szlaków turystycznych w Bieszczadzkim Parku Narodowym (wg R. Prędkiego)

Kategorie szlaków		*Opis*	*Szlaki w Bieszczadzkim PN*	
			Długość (km)	*Udział (%)*
I	Niezmieniony	Szerokość ścieżki poniżej 0,5 m, brak widocznych zmian roślinności	23,45	25,97
II	Mało zmieniony	Lokalne poszerzenie szlaku (do 1 m) lub widoczna druga ścieżka, zniszczenie pojedynczych roślin tuż przy szlaku	23,40	25,91
III	Zagrożony	Poszerzenie szlaku do 2–3 m lub obecność dwóch ścieżek	22,70	25,14
IV	Zniszczony	Szlak rozchodzi się na kilka ścieżek lub poszerzenie szlaku do 5 m, widoczne zmiany składu ilościowego i jakościowego roślinności	13,75	15,23
V	Silnie zniszczony	Całkowite wydeptanie powyżej 5 m szerokości szlaku, zniszczenie powierzchniowe całych płatów roślinności	7,00	7,75

Źródło: A. Stasiak (1997).

Początek XXI w. przyniósł dalszy systematyczny wzrost ruchu turystycznego w Bieszczadzkim Parku Narodowym (rys. 11.19). W 2003 r. frekwencja po raz pierwszy przekroczyła 200 tys. turystów, a pod koniec dekady oscylowała na poziomie 300–350 tys. W porównaniu z innymi parkami w Polsce nie jest to może dużo, ale należy pamiętać, że w Bieszczadach ruch turystyczny koncentruje się przede wszystkim na połoninach, głównie w sezonie letnim. Największej presji turystycznej poddawane są więc partie szczytowe, które są jednocześnie najcenniejszymi obszarami przyrodniczymi na tym terenie.



Ryc. 11.19. Liczba turystów (w tys. osób) wchodzących na szlaki piesze Bieszczadzkiego Parku Narodowego w latach 2001–2011, R. Prędki (2006)

Projekt czynnej ochrony i rewitalizacji terenów Bieszczadzkiego Parku Narodowego położonych w sąsiedztwie szlaków turystycznych stał się konieczny w momencie, w którym stopień degradacji (na skutek wydeptania) zagrażał istnieniu stanowisk pojedynczych roślin, jak również całych ekosystemów. Największa degradacja nastąpiła w szczytowych partiach gór, blisko punktów widokowych oraz w punktach przecięcia szlaków turystycznych. Wprowadzono ograniczenie przestrzenne ruchu turystycz-

nego za pomocą właściwego prowadzenia szlaków i rewitalizację terenów w ich sąsiedztwie. W ramach projektu dosadzono murawę oraz rośliny charakterystyczne dla piętra subalpejskiego i zabezpieczono teren przed ponownym wydeptaniem. Gdyby nie przeprowadzone zabiegi, jedyne tego typu zbiorowiska w naszym kraju zginęłyby bezpowrotnie.

W przypadku potwierdzenia silnej antropopresji prowadzącej do trwałej dewastacji środowiska przyrodniczego niezbędne może okazać się **limitowanie wielkości ruchu turystycznego** (w ujęciu dziennym, tygodniowym lub miesięcznym), a nawet czasowe zamknięcie zagrożonego szlaku. Możliwe działania w przypadku znaczącego przekroczenia wskaźników chłonności, pojemności przepustowości turystycznej zostały opisane w rozdz. 4.2.

Selekcja zwiedzających park narodowy w pierwszej chwili może budzić kontrowersje i głośne protesty przeciwko ograniczaniu dostępu do skarbów przyrody jako wspólnego dobra. Badania (Jermaczek 1993, Pawlaczyk 1993) pokazują jednak dużą zależność pomiędzy zainteresowaniem przyrodą a formą uprawianej turystyki. Najbardziej otwarte, a jednocześnie świadome ekologicznie są osoby uprawiające turystykę kwalifikowaną, najmniej zaś – uczestnicy grup zorganizowanych. Racjonalne wydaje się więc założenie, by tym pierwszym umożliwić dotarcie do najcenniejszych zasobów przyrodniczych, tych drugich zaś spróbować zatrzymać w tzw. strefie buforowej na obrzeżach parku (muzeum przyrodnicze, ośrodek dydaktyczny, obiekty handlowo-gastronomiczo-rekreacyjne). Tym bardziej, że nie są oni specjalnie zdeterminowani do podjęcia większego wysiłku w celu bezpośredniego kontaktu z przyrodą. Wystarczą więc drobne utrudnienia (brak możliwości rezerwacji noclegów w schroniskach dla grup, zamykanie dróg dla autokarów wycieczkowych), by zniechęcić ich do głębszej penetracji obszaru parku narodowego (Stasiak 1997).

Bywają jednak sytuacje, kiedy park narodowy nie jest zainteresowany eliminacją kłopotliwych turystów. Tolerowanie masowego ruchu turystycznego, z jego uciążliwością wynikającą z nadmiernej liczby zwiedzających oraz infrastruktury z jej obcymi i agresywnymi nieraz elementami, wynika ze słabej kondycji finansowej parków narodowych. Wobec niewystarczających środków finansowych na wypełnianie głównej funkcji ochronnej, dochody czerpane z turystyki wspierają budżet parków narodowych oraz lokalnych społeczności.

Występuje tu zatem pewien paradoks – z jednej strony nadmierna liczba turystów i potrzeba tworzenia odpowiedniej infrastruktury wywołuje określone, często negatywne skutki w przyrodzie, z drugiej zaś – zwiększona frekwencja wpływa na poprawę kondycji finansowej parków. Są to trudne do rozwiązania dylematy. Konieczne jest więc wypracowanie pewnego kompromisu umożliwiającego udostępnienie obszaru parku i ochronę środowiska przyrodniczego (Partyka, Hurkała 2008).

12. Szlaki turystyczne na obszarach miejskich

Na obszarach zurbanizowanych mogą występować różnorodne szlaki, np. piesze, kajakowe, rowerowe, narciarskie, ścieżki zdrowia, ścieżki edukacyjne, szlaki nordic walking, trasy biegowe etc. Zdeterminowane jest to m.in. lokalizacją miasta, jego walorami naturalnymi (rzeźba terenu, tereny zielone) oraz poziomem aktywności rekreacyjno-sportowej mieszkańców. Szlaki turystyki aktywnej i specjalistycznej występują jednak przede wszystkim na terenach niezurbanizowanych. W rozdziale tym omówione zostaną wyłącznie miejskie szlaki tematyczne. Są one charakterystyczne dla wszystkich miast, gdyż podstawą ich wytyczenia są różne składniki miejskiego dziedzictwa kulturowego.

12.1. Specyfika wytyczania szlaków na terenach zurbanizowanych

Jednym z ważniejszych trendów współczesnej turystyki jest dynamiczny wzrost podróży kulturowych do miast. Przyciągają one zarówno turystów w grupach zorganizowanych, jak i turystów indywidualnych. O ile ci pierwsi najczęściej zapoznają się z dziedzictwem kulturowym miasta pod opieką profesjonalnego przewodnika, o tyle ci drudzy z reguły samodzielnie próbują odkrywać tajemnice miast odwiedzanych w ramach wakacyjnych wycieczek krajoznawczych lub krótkich weekendowych wypadów, tzw. *city break*. W kilkudniowej penetracji miasta niezbędne są oczywiście mapy i przewodniki turystyczne. Niezwykle pomocne mogą okazać się również przygotowane przez specjalistów miejskie szlaki turystyczne zorganizowane wokół wybranych tematów przewodnich.

Szlaki miejskie mają za zadanie ułatwiać turystom indywidualnym poznanie wyjątkowości i niepowtarzalności miejsca (*genius loci*), w którym się znaleźli (por. Lubański 2006). Nie oznacza to jednak, że nie mogą być wykorzystywane przez wycieczki zorganizowane. Przebieg takich tras oraz obiekty do nich włączone są też swoistą podpowiedzią dla zewnętrznych (w tym zagranicznych) touroperatorów, chcących dołączyć zwiedzanie miasta do swoich pakietów.

W ostatnich dekadach dużą popularność zyskały właśnie takie trasy w skali mikro. Są to krótkie, najczęściej kilkukilometrowe szlaki wytyczane na terenach zurbanizowanych: w obrębie jednego miasta lub nawet tylko w jednej z jego części (np. w zabytkowej historycznej dzielnicy). Trasy te mogą być poświęcone:

– historii miasta (jego rozwojowi przestrzennemu czy przełomowym wydarzeniom, które miały w nim miejsce),
– unikatowym zabytkom,
– zasłużonym mieszkańcom,
– mniejszościom narodowym,
– zjawiskom decydującym o unikatowym charakterze aglomeracji,
– związanym z miastem dziełem literackim czy filmowym,
– kulinariom, specjałom kuchni regionalnej itp.

Miejskie trasy turystyczne są więc szczególnym rodzajem szlaków turystycznych wytyczonych na niewielkim powierzchniowo obszarze o specyficznym (miejskim) charakterze. Jako szlaki turystyczne mają strukturę liniową (pasmową) i służą penetracji miejskiej przestrzeni turystycznej. Turyści poruszają się nimi niczym tunelami, ograniczanymi z reguły ciągiem elewacji budynków usytuowanych wzdłuż ulic lub placów. W zwartej miejskiej zabudowie wędrowcy najczęściej mają mocno ograniczone pole widoku. Niesie to ze sobą zarówno negatywne, jak i pozytywne następstwa.

W pierwszym przypadku chodzi głównie o częsty brak możliwości objęcia wzrokiem (zrobienia zdjęcia) jakiejś monumentalnej budowli, a także brak szansy na dostrzeżenie np. układu urbanistycznego czy podziwianie miejskiego krajobrazu. Jedynie sporadycznie, na wyniesionych punktach widokowych (wzgórza, wieże itp.), mogą pojawiać się szersze perspektywy – panoramy miasta, dające wyobrażenie o charakterze zurbanizowanej przestrzeni. Z kolei do pozytywnych skutków ciasnej zabudowy można zaliczyć np. efekt zaskoczenia, polegający na nagłym, niespodziewanym odsłonięciu celu wędrówki (np. przy wyjściu z wąskiej uliczki na reprezentacyjny plac). Przy umiejętnym wytyczeniu trasy łatwo wtedy osiągnąć jeszcze większe zadziwienie i zachwyt turystów.

Podsumowując tę część rozważań należy stwierdzić, że miejskie trasy turystyczne są wprawdzie jednym z rodzajów szlaków turystycznych, ale posiadają też swoje niepowtarzalne cechy, wyraźnie odróżniające je od innych. O ich wyjątkowości decyduje przede wszystkim:

– **ograniczenie zasięgu** do jednej jednostki osadniczej o charakterze zurbanizowanym;
– **specyficzny sposób przebiegu**, wynikający z miejskiego charakteru tej jednostki (np. zabudowy);
– **dostępność przez cały rok** (w odróżnieniu od okresowo zamykanych lub niedostępnych szlaków terenowych);

– **wiodący temat trasy** bazujący na miejskich zasobach kulturowych zarówno materialnych, jak i niematerialnych (por. Mikos von Rohrscheidt 2009).

12.2. Rodzaje miejskich tras turystycznych

Biorąc pod uwagę tematykę miejskich tras turystycznych A. Mikos von Rohrscheidt (2009) wyróżnił trzy podstawowe ich typy:

1) ogólne miejskie trasy historyczne, eksponujące najważniejsze wydarzenia z dziejów miasta, w tym:
   – autentyczne trakty historyczne, np. Via Dolorosa w Jerozolimie (ryc. 12.1 a-d) czy Trakt Królewski w Krakowie, a także trasy wjazdów triumfalnych, parad wojskowych,
   – wtórne trasy historyczne, prezentujące prawdziwe historie, ale nie zawsze w rzeczywistym ciągu przestrzennym, np. Szlak Chopina w Warszawie;
2) miejskie trasy monotematyczne – prezentują wyodrębnione z lokalnego dziedzictwa kulturowego miejskie „tematy", np. trasy stylów architektonicznych, biograficzne, literackie, filmowe (ryc. 12.5);

Ryc. 12. a-d. Via Dolorosa w Jerozolimie – przebieg i oznakowanie, za: commons.wikimedia.org, www.christianholyland.com, downtownblackandbrown.wordpress.com, www.pbase.com

3) miejskie trasy multitematyczne – zgodnie z nazwą, poświęcone są wielu zagadnieniom związanym z danym miastem, często jest to zbiór lokalnych atrakcji o bardzo zróżnicowanym charakterze (mnogość wątków i brak wyrazistości tematycznej mogą być jednak poważnym mankamentem takiego szlaku).

Ryc. 12.5. Strona internetowa wirtualnego „szlaku" filmowego w Londynie, za: www.movielondon.net

Zadaniem miejskich szlaków turystycznych jest odpowiednie wyeksponowanie dziedzictwa kulturowego danego miasta, podkreślenie jego unikatowości, wyjątkowości i oryginalności, a także umożliwienie bezpośredniego, osobistego i emocjonalnego kontaktu turystów z nim. Wytyczanie tras tematycznych możliwe jest w oparciu o zasoby trwałe (np. zabytki) i nietrwałe (np. folklor miejski), poważne (np. historia) i niepoważne, często na pierwszy rzut oka błahe (np. wrocławskie krasnale), odświętne i powszednie (ryc. 12.6).

Nowoczesne szlaki tematyczne powinny opowiadać swoim użytkownikom pasjonujące miejskie historie. Nie wystarczy, że takie trasy niezawodnie doprowadzą turystów do najważniejszych, wybranych według przyjętego klucza, zabytków w mieście, wędrówka nimi ma być pretekstem do interpretacji lokalnego dziedzictwa kulturowego, szansą odkrycia tajemnicy danego miejsca, okazją do opowiadania miejskich mitów, legend czy anegdot. Historia miasta może się przy tym składać z wielu wątków: obok powszechnie znanych wydarzeń zaznaczonych w historii kraju (Europy) tworzą ją także lokalne epizody, indywidualne losy mieszkańców, motywy tematyczne (np. rozwój sztuki, nauki, rzemiosła czy kulinariów). Szlaki powinny umożliwiać „przeżywanie" miasta, ułatwiać doświadczanie go wszystkimi zmysłami, sprzyjać emocjonalnemu zaangażowaniu turystów, wreszcie dostarczać elementów rozrywki i zabawy.

Ryc. 12.6. Widokówka prezentująca Kneipentour w Berlinie, zbiory A. Stasiaka

Spacer po Warszawie Chopina
– szlakiem multimedialnych „Ławeczek Chopina"

W ramach obchodów 200. rocznicy urodzin Fryderyka Chopina powstał w Warszawie nietypowy miejski szlak turystyczny. Jego pomysłodawcą było Towarzystwo

Projektowe dla upamiętnienia Roku Chopinowskiego 2010. Edukacyjna trasa spacerowa wiedzie po 15 historycznych miejscach w centrum stolicy związanych z wielkim kompozytorem. Przed każdym obiektem, w którym mieszkał, uczył się lub koncertował młody Fryderyk ustawiono multimedialne ławeczki (ryc.12. 8. a-b). Wykonano je z czarnego polerowanego kamienia, ale służą nie tylko do odpoczynku. Zawierają podstawowe informacje krajoznawcze o danej lokalizacji oraz jej związkach z życiorysem Chopina. Opisy przygotowane są w dwóch wersjach językowych (polskiej i angielskiej). Największą atrakcję dla turystów stanowi jednak możliwość odtwarzania 30-sekundowych fragmentów utworów kompozytora (po naciśnięciu guzika na siedzisku). Oprócz tego każda z ławeczek posiada indywidualny fotokod, umożliwiający pobranie z Internetu specjalnej aplikacji, zawierającej m.in. audioprzewodnik i muzykę Chopina. Teksty do wydanego przez miasto audioprzewodnika przygotowała dziennikarka i varsavianistka Aleksandra Zgorzelska.

Więcej informacji o Warszawie Chopina (tej dawnej i obecnej) dostępnych jest na specjalnej stronie internetowej: http://chopin.um.warszawa.pl.

W czerwcu 2013 r. kopię ławeczek Chopina ustawiono na tarasie widokowym XXX piętra Pałacu Kultury i Nauki. Odtwarza ona 30-sekundowe utwory muzyczne oraz podaje informacje w kilku wersjach językowych, zachęcając do spaceru po Warszawie śladami Fryderyka Chopina.

Lokalizacje „Ławeczek Chopina"

1. Plac Krasińskich (odtwarzany utwór: Mazurek a-moll op. 17 nr 4; 39"), w stojącym tu niegdyś Teatrze Narodowym F. Chopin zaprezentował swój Koncert f-moll. Tu też, w październiku 1830 r., odbył się jego pożegnalny występ przed wyjazdem z kraju.
2. Ulica Miodowa (Mazurek a-moll op. 68; 34"), w będących miejscem spotkań artystów i młodzieży kawiarniach „Pod Kopciuszkiem", „Dziurka" i „Honoratka" Fryderyk bywał niemal codziennie.
3. Ulica Kozia (pieśn Hulanka; 29"), tu mieściła się ulubiona kawiarnia F. Chopina „U Brzezińskiej".
4. Konserwatorium Muzyczne (Walc Es-dur op. 18; 39"), w XIX w. nad dzisiejszym tunelem Trasy WZ znajdowało się Konserwatorium Muzyczne, w którym młody Fryderyk studiował kompozycję.
5. Pałac Wesslów (Wielki Polonez Es-dur op. 22; 35"), stąd 2 listopada 1830 r. F. Chopin wyruszył dyliżansem w podróż do Wiednia i Paryża.
6. Pałac Radziwiłłów (Rondo c-moll op.1; 32"), tu 24 lutego 1818 r. 8-letni Fryderyk po raz pierwszy wystąpił publicznie.

7. Pałac Saski (Mazurek B-dur op. 7 nr 1; 36”), w 1810 r. w pałacu zamieszkała rodzina Chopinów (ojciec Fryderyka otrzymał posadę w mieszczącym się tu Liceum Warszawskim).
8. Ogród Saski (Nokturn H-dur op. 9 nr 3; 47”), miejsce zabaw młodego Fryderyka.
9. Kościół Wizytek (Largo Es-dur (op. posth.); 46”), odprawiały się tu niedzielne msze dla uczniów Liceum Warszawskiego, na których 15-letni Fryderyk grywał na organach.
10. Pałac Kazimierzowski (Walc e-moll (op. posth.); 45”), W 1817 r. przeniesiono tu Liceum Warszawskie. W jego prawej oficynie (Gmach Prorektorski) zamieszkali Chopinowie.
11. Pałac Czapskich (Walc Des-dur op. 64 nr 1; 42”), rodzina Chopinów zamieszkała tu w 1827 r., a Fryderyk otrzymał pokój z własnym fortepianem. Obecnie na II piętrze mieści się Salonik Chopinów, muzeum pamiątek po kompozytorze.
12. Kościół św. Krzyża (Marsz żałobny z Sonaty b-moll, op. 35; 45”), miejsce spoczynku serca kompozytora.
13. Pałac Zamoyskich (Eiuda c-moll, op. 10 nr 12; 42”), mieszkała tu siostra F. Chopina, która przechowywała pamiątki po bracie. W 1863 roku w odwecie za zamach na namiestnika carskiego usunięto lokatorów z mieszkań, a ich dobytek (m.in. fortepian Chopina) wyrzucono przez okna.
14. Pałac Gnińskich-Ostrogskich (Ballada f-moll op. 52; 42”), siedziba Muzeum Fryderyka Chopina. Obok mieści się Centrum Chopinowskie.
15. Pomnik Chopina w Łazienkach (Polonez a-dur op. 40 nr 1; 39”), najbardziej znany na świecie pomnik kompozytora, przy którym latem odbywają się koncerty plenerowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: http://chopin.um.warszawa.pl.

Ryc. 12.8. a-b Ławeczki Chopina na Krakowskim Przedmieściu i na Placu Piłsudskiego

12.3. Standardy nowoczesnych miejskich tras turystycznych

Zarówno w zagranicznej, jak i ostatnio także w polskiej literaturze naukowej pojawiają się próby określenia zestawu minimalnych standardów, jakim powinny odpowiadać nowoczesne szlaki turystyczne. W Niemczech zbiór takich

10 kryteriów został opracowany już w 1981 r. przez Niemiecką Federację Turystyki. Wśród sformułowanych wtedy wymogów znalazły się m.in.:

– oryginalna i jednoznaczna nazwa własna,
– znak graficzny (logo),
– jednoznaczny, linearny i ciągły przebieg,
– wielorazowość i trwałość oferty,
– akceptacja władz (państwowych, regionalnych lub lokalnych).

A. Mikos v. Rohrscheidt (2008), określając standardy nowoczesnego szlaku, pominął jednak wymienione cechy, uznając je za oczywiste atrybuty współczesnych tras turystycznych. Postuluje natomiast uwzględnienie czterech kluczowych kryteriów, które są według niego wyznacznikiem materializacji szlaków turystycznych. Są to postulaty:

– uzasadnionej tematyzacji,
– oznaczenia in situ,
– rzeczywistej dostępności obiektów dla zwiedzających,
– koordynacji produktu przez nadrzędną jednostkę.

Mimo że są to wymagania wobec ogólnych szlaków turystycznych, autor podkreśla, że w istotnej mierze odnoszą się także do tras miejskich, będących wszak szlakami lokalnymi. Nie do końca można się jednak z tym stwierdzeniem zgodzić. Szlaki miejskie ze względu na swą specyfikę nie muszą zawsze i bezwzględnie podlegać wymaganiom stawianym innym trasom.

Już sam postulat materializacji wydaje się być wątpliwy. A. Mikos von Rohrscheidt (2008, 2009) uważa, że szlak materialny jest „dojrzałą, pełną postacią produktu tego rodzaju", a szlak wirtualny (wytyczony, a nieoznakowany w terenie) powinien być jedynie etapem dochodzenia do jego końcowej wersji. Ze względu na stosunkowo niewielkie koszty przygotowania szlak wirtualny może być skutecznym sposobem testowania realizacji koncepcji kolejnego szlaku i weryfikacji popytu na nową ofertę.

Wydaje się jednak, że w miejskiej przestrzeni – i tak już przeładowanej i pełnej chaosu informacyjno-reklamowego – nie ma miejsca na „materializację" wszystkich tras tematycznych. Większość z nich na zawsze pozostanie jedynie szlakami wirtualnymi, nie osiągając nigdy statusu szlaków materialnych.

W dalszej części tego podrozdziału zostaną bliżej omówione wspomniane cztery standardy nowoczesnych szlaków turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki miejskich tras tematycznych.

Tematyzacja szlaku oznacza dążenie do jednoznaczności treści prezentowanych na trasie, a także ich uzasadnienia i umocowania w literaturze naukowej oraz branżowej. Wyodrębnione treści powinny znaleźć swoje jednoznaczne odzwierciedlenie w nazwie szlaku. Co więcej, jego przebieg i dobór polecanych do odwiedzenia obiektów powinny opierać się na źródłach naukowych

i popularnonaukowych. Da to solidne podstawy merytoryczne i uwiarygodni przygotowaną ofertę. Z uwagi na konieczność stałej promocji i popularyzacji tematu szlaku zaleca się wydawanie co trzy lata zwartej publikacji o charakterze przewodnikowym (Mikos v. Rohrscheidt 2008).

Wymóg **fizycznego, jednolitego oznaczenia *in situ*** (w terenie) dotyczy zarówno oznaczenia przebiegu szlaku, jak i poszczególnych obiektów do niego należących. Oznaczenie przebiegu szlaku powinno być ciągłe, dokładne i skuteczne, tzn. umożliwiające bezproblemową wędrówkę po wytyczonej trasie nawet w przypadku nieposiadania mapy. Oznakowanie powinno pełnić też funkcję promocyjną, zwracając uwagę i przyciągając turystów, którzy wcześniej nie planowali wędrówki po szlaku.

A. Mikos v. Rohrscheidt (2008) podaje, że znaki informacyjne (doprowadzające) przy drogach powinny zawierać:

– logo szlaku,
– nazwę szlaku,
– kategorię szlaku (jako podtytuł),
– tablice informacyjne przy obiektach,

zaś dodatkowo jeszcze:

– adres i telefon koordynatora,
– podaną długość i mapkę szlaku,
– adres strony internetowej szlaku,
– nazwę danego obiektu (lub zespołu obiektów).

Wydaje się, że tablica taka powinna jeszcze zawierać przynajmniej podstawowe informacje krajoznawcze o tym obiekcie, najlepiej w 2–3 językach (np. polskim i angielskim, a na terenach przygranicznych również w języku sąsiada: niemieckim, rosyjskim, czeskim itd.). Należy przy tym podkreślić, że obcojęzyczne wersje nie powinny być prostym mechanicznym tłumaczeniem polskiego tekstu. Często cudzoziemcom pewne subtelności trzeba dodatkowo wyjaśnić, inne mogą dla nich nie mieć znaczenia, wreszcie te same wydarzenia czy postacie mogą być odmiennie oceniane w różnych krajach.

Miejskie trasy tematyczne mogą być wyznaczone w terenie za pomocą tradycyjnych oznaczeń (malowane znaki i strzałki) lub też specjalnych, opracowanych na potrzeby szlaku, znaków (symboli, logo). Zdarza się, że wykorzystywane są niestandardowe, zaskakujące sposoby oznaczania przebiegu szlaku w terenie, np. namalowane na chodniku stopy czy wmurowane w trotuar tablice.

Bardzo często jednak – z uwagi na duże nasycenie przestrzeni miejskiej różnymi nośnikami informacji (szyldy, reklamy, plakaty itp.) – oznakowanie ogranicza się do tablic informacyjnych umieszczonych przy poszczególnych

obiektach, a przebieg szlaku widoczny jest tylko w materiałach informacyjno-promocyjnych (foldery, przewodniki, mapy, strony internetowe). Szlak ma więc charakter wirtualny, a jego trasa nie jest widoczna w realnej rzeczywistości. Podczas zwiedzania turyści mogą korzystać z tradycyjnych materiałów promocyjnych, komputerowych wydruków lub map ściągniętych na urządzenia mobilne. Mają przy tym wybór: albo będą wędrować zaproponowaną trasą, albo wytyczą sobie własną marszrutę innymi ulicami.

Ten drugi sposób staje się ostatnio coraz bardziej popularny. Organizatorzy „szlaku" proponują jedynie zbiór polecanych do zobaczenia miejsc i obiektów powiązanych pewną nadrzędną ideą (tematyką), nie podając jednak kolejności ich zwiedzania. Takie rozwiązanie może być wymuszone trudnością w połączeniu jedną trasą bardzo dużej liczby atrakcji, może też wynikać z chęci pozostawienia turystom wolnej ręki w doborze obiektów, planowaniu długości trasy i liczby przystanków, wreszcie czasu przeznaczonego na spacer. Ujemną stroną dużej elastyczności tego typu ofert jest konieczność podjęcia przez turystę trudu samodzielnego wytyczania trasy wędrówki.

Śladami Ojca Mateusza

Ojciec Mateusz jest polską wersją włoskiego serialu kryminalno-obyczajowego Don Matteo (emitowanego też w naszym kraju). Polski serial telewizyjny produkowany jest od 2008 r. i wyświetlany w TVP1. Głównym bohaterem jest ksiądz rzymskokatolicki, który pomaga policji w rozwiązywaniu kryminalnych zagadek. Scenografię dla filmu stanowi przede wszystkim Sandomierz, chociaż pojedyncze sceny powstają też w innych miejscach Polski. Akcja czwartej serii (2010) rozgrywała się np. w miastach i miasteczkach województwa świętokrzyskiego (w ramach turystycznej promocji regionu prowadzonej przez ROT Województwa Świętokrzyskiego).

Ojciec Mateusz od początku zdobył dużą popularność wśród widzów. W pierwszym sezonie każdy odcinek serialu oglądało od 3,5 do 5 mln osób. Niewątpliwie film przyczynił się do odświeżenia wizerunku i ponownego wypromowania atrakcji turystycznych Sandomierza, który na przełomie wieków popadł trochę w zapomnienie. Uwiedzeni pięknymi kadrami filmu do miasta zaczęli napływać turyści. Po emisji serialu podziemna trasa turystyczna odnotowała dwukrotny wzrost zwiedzających.

Aby podtrzymać to zainteresowanie, w Sandomierzu wytyczono Szlak Śladami Ojca Mateusza; czterogodzinną wędrówkę z przewodnikiem oferuje lokalny oddział PTTK. Podczas takiego spaceru można zobaczyć znane zabytki – miejsca akcji wielu scen filmu, skupione wokół rynku Starego Miasta, m.in.:

- przystanek autobusowy i sklep przy Bramie Opatowskiej,
- posterunek policji,
- dom rozrywki – kryjówka przestępcy (Podziemna Trasa Turystyczna),
- szkołę (wejście do Zbrojowni Rycerskiej),
- mieszkanie nauczyciela,
- siedzibę biskupa,
- mieszkanie kuzynki Natalii,
- siedzibę burmistrza.

Sandomierski magistrat przygotował foldery z krótkim opisem obiektów oraz planem miasta, na którym zaznaczone są miejsca, które „zagrały" w serialu (ryc. 12.9.). Z kolei restauracje przy rynku przygotowały potrawy *à la* Ojciec Mateusz.

Źródło: opracowanie autorów na podstawie materiałów reklamowych i stron internetowych: www.pttk-sandomierz.pl, pl.wikipedia.org/wiki/Ojciec_Mateusz.

Ryc. 12.9. Folder reklamowy szlaku Śladami Ojca Mateusza

Kryterium dostępności wszystkich (lub prawie wszystkich) obiektów na szlaku uznawana jest za najważniejszy sprawdzian rzeczywistego funkcjonowania szlaku turystycznego (Mikos v. Rohrscheidt 2008). Cóż z tego, że trasa została pomysłowo wytyczona i doskonale oznakowana, skoro nie można wejść do zabytkowego kościoła lub muzeum, bowiem jest właśnie zamknięte. Dlatego kluczowe w tym przypadku są jasno określone zasady udostępniania atrakcji turystycznych: wiarygodna informacja na temat godzin ich otwarcia, niezawodne i stałe terminy przyjmowania turystów lub, w przypadku rzadziej odwiedzanych obiektów, zapewnienie możliwości ich zwiedzania po wcześniejszym uzgodnieniu (np. telefonicznym), czy też wskazanie osoby opiekującej się zabytkiem (posiadającej klucz).

Wskazane problemy z dostępnością obiektów na szlaku na terenach miejskich występują stosunkowo rzadko (z pewnością zdecydowanie rzadziej niż na terenach wiejskich, w miejscowościach oddalonych od głównych turystycznych tras komunikacyjnych). Ale i w dużych skupiskach ludzi mogą pojawić się kłopoty ze zwiedzaniem wnętrz niektórych obiektów, np. świątyń podczas nabożeństw, które w miastach mogą odbywać się kilkukrotnie w ciągu dnia[1].

Jeszcze większy problem stanowi dostępność miejskich szlaków dla turystów niepełnosprawnych. Szlaki poprowadzone zwłaszcza w zabytkowych historycznych dzielnicach pełne są różnego rodzaju barier architektonicznych (wybrukowane kocimi łbami ulice, wysokie krawężniki, liczne schody, wąskie wejścia itp.), uniemożliwiających swobodną wędrówkę po mieście osobom z dysfunkcjami (zwłaszcza narządów ruchu, ale także wzroku czy słuchu). Ich całkowita eliminacja jest praktycznie nierealna – wymagałaby bowiem zniszczenia zabytkowej tkanki miasta. Tym bardziej należy dokładać starań, by dostępne dla niepełnosprawnych były choćby poszczególne współczesne obiekty (np. placówki muzealne).

[1] Należy jednak pamiętać, że w przypadku świątyń funkcja liturgiczna jest pierwszoplanowa, turystyczna zaś zawsze będzie drugorzędna.

Postulat **koordynacji** oznacza, że każdy szlak powinien mieć swojego koordynatora (operatora, zarządcę). Może nim być dowolny podmiot (władze publiczne, instytucja, stowarzyszenie, podmiot gospodarczy itd.), który zajmuje się tworzeniem i rozwojem szlaku turystycznego, w tym także nadzorowaniem i koordynacją działalności różnych podmiotów funkcjonujących na szlaku. W polskich warunkach może być to np. lokalna organizacja turystyczna (LOT), centrum informacji turystycznej (CIT) czy stosowna jednostka ds. turystyki w urzędzie miasta. Tego typu rozwiązania mają istotne zalety natury ekonomicznej – nie wymagają nakładów finansowych na utworzenie biura i zatrudnienie dodatkowego personelu. Poszerzenie zakresu obowiązków istniejących jednostek może jednak skutkować niską efektywnością ich działań. Wbrew pozorom zadania koordynatora miejskiej trasy turystycznej są dość rozległe i absorbujące czasowo. Do najważniejszych należy zaliczyć m.in.:

- monitorowanie stanu szlaku (w tym: oznakowania trasy, obiektów, sprawdzanie ich dostępności);
- zbieranie i udostępnianie aktualnych informacji o szlaku (zarówno w wersji papierowej, jak i w Internecie);
- inicjowanie i prowadzenie działań promocyjnych, koordynowanie promocji poszczególnych podmiotów związanych ze szlakiem, reprezentowanie szlaku podczas targów turystycznych, konferencji itp.;
- udzielanie turystom informacji na temat funkcjonowania szlaku i dostępności obiektów;
- organizacja regularnych i jednorazowych wydarzeń na szlaku (pokazy, prezentacje, święto szlaku itp.);
- pośrednictwo w usługach przewodnickich lub noclegowych;
- inicjowanie i współtworzenie szerszych pakietów usług turystycznych związanych ze szlakiem;
- przyjmowanie skarg i wniosków dotyczących funkcjonowania szlaku oraz podejmowania działań naprawczych i zaradczych (por. Mikos v. Rohrscheidt 2008).

12.4. Składniki atrakcyjności miejskich tras turystycznych

Miejskie trasy turystyczne cieszą się dużą popularnością turystów. Decyduje o tym nie tylko duży popyt (koncentracja masowego ruchu turystycznego w metropoliach), ale także konkurencyjna podaż, wynikająca z interesującej i zróżnicowanej oferty usług, jaką są w stanie przygotować i zaoferować jedynie ośrodki miejskie.

Najważniejszymi dodatkowymi elementami podnoszącymi w oczach współczesnych turystów atrakcyjność miejskich szlaków turystycznych mogą być:

– **fabularyzacja zwiedzania** – przewodnicy miejscowi przebrani w stroje z epoki, podporządkowanie wędrówki pewnej fabule, opowieści (ang. storytelling) silnie nacechowanej emocjami;

– **mikrowydarzenia** (mikroeventy – Mikos von Rohrscheidt 2009) – regularnie odbywające się w wyznaczonym miejscu i czasie krótkie przedstawienia i scenki teatralne, ilustrujące istotne elementy miejscowego dziedzictwa kulturowego (np. wydarzenia historyczne, tradycje, obrzędy), inscenizacje, koncerty, interaktywne pokazy;

– **nowoczesne urządzenia i technologie elektroniczne** wzbogacające zwiedzanie miasta o atrakcyjny przekaz multimedialny (czytane informacje krajoznawcze, muzyka, dźwięki, archiwalne i współczesne fotografie, różne wersje językowe), np. audioprzewodniki, infokioski, aplikacje mobilne, fotokody, rozszerzona rzeczywistość (ang. augmented reality);

– **dodatkowe instalacje**, np. w postaci makiety średniowiecznego miasta, miniatur najważniejszych zabytków i innych charakterystycznych obiektów (ikon miasta);

– **oferta usług turystycznych** świadczonych na szlaku przez lokalne firmy turystyczne – możliwość wynajęcia profesjonalnych przewodników miejskich (często przebranych, ucharakteryzowanych, z przygotowaniem aktorskim), organizacji wycieczek tematycznych, gier miejskich, questów;

– **bogata oferta usług dopełniających** wynikająca z typowej dla miast dużej liczby podmiotów gospodarczych i instytucji świadczących różnorodne usługi, m.in. kulturalne (muzea, teatry, galerie), handlowe (sklepy, antykwariaty, centra handlowe, targi staroci), gastronomiczne (restauracje, kawiarnie, cukiernie) czy rozrywkowe (kabarety, dyskoteki, kluby muzyczne); ich klientami mogą być nie tylko stali mieszkańcy, ale również turyści zainteresowani głębszym poznaniem odwiedzanych miejsc, poszukujący dodatkowych wrażeń i korzyści. Liczne i różnorodne usługi dopełniające znacząco wzbogacają i podnoszą atrakcyjność wędrówki miejskimi szlakami turystycznymi (niezależnie od ich wiodącej tematyki). Umożliwiają bowiem w każdej chwili zrobienie dowolnej krótkiej przerwy w zwiedzaniu, którą można poświęcić na odpoczynek na ławce w parku, wypicie kawy w restauracyjnym ogródku, kupno pamiątek czy artykułów spożywczych, skorzystanie z toalety, wreszcie zwykłą obserwację codziennego życia mieszkańców.

12.5. Szlaki tematyczne w polskich miastach – studia przypadków

Coraz więcej miast w Polsce przygotowuje nowoczesne propozycje zwiedzania według pewnego klucza tematycznego. Doskonałym przykładem tego trendu jest Kraków, gdzie na początku XXI w. wytyczono kilkanaście miejskich tras krajoznawczych (rys. 12.1). Są to m.in.: Droga Królewska, Trasa Uniwersytecka, Ścieżkami Jana Pawła II, Trasa „Zabytki żydowskie", Trasa św. Stanisława, Krakowski Szlak Świętych, Trasa Historii Podgórza, Trasa Nowohucka, Szlak Twierdzy Kraków, Krakowski Szlak Generała Bema, Krakowski Szlak Techniki. Tworzą one kolejne atrakcje turystyczne wchodzące w skład produktu turystycznego miasta, który hasłowo określono mianem Magiczny Kraków (www.krakow.pl).

Droga Królewska (pomarańczowa)
Trasa Uniwersytecka (czerwona)

Trasa Historii Podgórza

Trasa „Zabytki żydowskie" (czerwona)
Trasa św. Stanisława (pomarańczowa)

Ścieżkami Jana Pawła II

Trasa Nowohucka

Ryc. 12.10. a-e Tematyczne szlaki turystyczne w Krakowie, za www.krakow.pl

Kilka interesujących, niekiedy bardzo oryginalnych szlaków powstało w ostatnich latach w Łodzi. Nawiązują one bezpośrednio do dziedzictwa kulturowego tego miasta: „Architektura przemysłowa", „Litzmannstadt Ghetto", „Łódź Bajkowa", „Murale", „Osiedla w nurcie modernizmu", „Ulica Piotrkowska", „Śladami Juliana Tuwima", „Wille i pałace", „Wokół Księżego Młyna".

Łódź Bajkowa

Miś Uszatek

Maurycy i Hawranek

Przygody Kota Filemona

Przygód Kilka Wróbla Ćwirka

Plastusiowy Pamiętnik

Interesującym przykładem wykorzystania lokalnego niematerialnego dziedzictwa kulturowego jest projekt Łódź Baśniowa. W jego ramach tworzony jest rodzinny szlak turystyczny, który wyznaczają wykonane z brązu małe pomniki bajowych postaci. Są to powszechnie znani i lubiani bohaterowie filmów animowanych dla dzieci, które powstały w łódzkiej wytwórni filmowej Se-Ma-For. Rzeźby są stawiane w miejscach często odwiedzanych przez turystów i związanych z łódzkim przemysłem filmowym (m.in. na ul. Piotrkowskiej czy przy Muzeum Kinematografii).

Pierwsze próby upamiętnienia dorobku łódzkiej animacji miały miejsce już w 2007 r. Planowano m.in. ufundowanie gwiazdy Misia Uszatka na ulicy Piotrkowskiej czy budowę fontanny z jego podobizną. Inicjatywy te z różnych powodów nie doszły jednak do skutku. Dopiero później zrodziła się idea wytyczenia szlaku turystycznego za pomocą minipomników bajkowych postaci.

Dzięki zaangażowaniu miłośników animacji 24 października 2009 r. odsłonięty został pierwszy pomnik – Misia Uszatka na ul. Piotrkowskiej 87 (przed Centrum Informacji Turystycznej).

Uroczystości tej towarzyszyły m.in. warsztaty animacji, wspólne oglądanie bajek i emisja przez Mennicę Polską pamiątkowej monety – „Łódki" z podobizną misia „z klapniętym uszkiem". Rok później powstała rzeźba pingwina Pik-Poka, którą umiejscowiono przy wejściu do łódzkiego aquaparku „Fala". Było to jedno z wydarzeń inaugurujących pierwszy Se-Ma-For Film Festival, pierwszy w Europie i drugi na świecie festiwal poświęcony animacji poklatkowej. W 2011 r. odsłonięto dwa pomniki: Kota Filemona i Bonifacego (przed Muzeum Kinematografii) oraz Zaczarowanego Ołówka (przed Łódzkim Domem Kultury).

Kolejny etap tworzenia szlaku miał miejsce w latach 2012–2013 w ramach projektu „Promocja marki Łodzi filmowej poprzez realizację nowego szlaku turystycznego «Łódź Bajkowa»". Dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej powstały pomniki bohaterów filmów: „Plastuś", „Trzy Misie", „Wróbelek Ćwirek" oraz „Maurycy i Hawranek" (ryc. 12.11. a-e).

Docelowo szlak ma tworzyć 17 minipomników, do 2014 r. powstało ich 8. Planuje się jeszcze upamiętnienie postaci z seriali animowanych: Ferdynand Wspaniały, Kasztaniaki, Kolorowy świat Pacyka, Mordziaki, Opowiadania Muminków, Przygody Misia Colargola, W Krainie Czarnoksiężnika Oza, Zajączek Parauszek, a także oskarowego filmu Piotruś i Wilk.

Ryc. 12.11. a-e Przykłady pomników „Łodzi Bajkowej"

Ryc. 12.12. Mapa rozmieszczenia pomników „Łodzi Bajkowej"

Należy podkreślić, że projekt „Łódź Bajkowa" to nie tylko sama galeria rzeźb, ale i liczne wydarzenia dla dorosłych i dzieci, towarzyszące odsłanianiu kolejnych pomników, gadżety reklamowe (np. wspomniana moneta, bilety MPK z podobiznami bohaterów), materiały informacyjne dotyczące dziedzictwa filmowego Łodzi, strona internetowa promująca atrakcje dla dzieci i „miejsca dzieciom miłe", a także wyspecjalizowani przewodnicy miejscy, którzy przybliżają turystom bajkową Łódź.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Chojnacka, Paluch (2011), www.bajkowa.lodz.pl oraz materiałów reklamowych.

Ryc. 12.13. Materiały promocyjne „Łodzi Bajkowej" (bilety MPK, pamiątkowa moneta)

Początek XXI w. przyniósł niebywałą popularność kryminałów Marka Krajewskiego, który na miejsce swoich powieści wybrał przedwojenny Wrocław. Dla wielbicieli jego twórczości Biuro Sportu, Turystyki i Rekreacji UM Wrocławia przygotowało wirtualny szlak „Śladami Eberhardta Mocka".

Szlak turystyczny „Śladami Eberharda Mocka"

Po Wrocławiu można spacerować śladami Eberharda Mocka – głównego bohatera cyklu powieści kryminalnych Marka Krajewskiego („Śmierć w Breslau", „Koniec świata w Breslau", „Widma w mieście Breslau", „Festung Breslau", „Dżuma w Breslau"). Akcja książek toczy się w niemieckim Wrocławiu przed i w czasie II wojny

Ryc. 12.14. Rozmieszczenie obiektów charakterystycznych na szlaku „Śladami Eberharda Mocka"

światowej. Radca kryminalny policji Eberhard Mock prowadzi skomplikowane śledztwa i rozwiązuje tajemnice wyjątkowo okrutnych, perwersyjnych morderstw, nie cofając się też przed osobistym wymierzaniem swoiście pojmowanej sprawiedliwości. Dzięki szczegółowo opisanej topografii przedwojennego Wrocławia oraz pieczołowicie oddanej jego atmosferze powstał bardzo realistyczny, pobudzający wyobraźnię czytelnika, świat zbrodni i występków.

Nic więc dziwnego, że szybko znaleźli się chętni do poszukiwania opisanych w kryminałach zakątków Wrocławia. Tym bardziej, że do kolejnych wydań książek dołączono plany niemieckiego Breslau. Aby miłośnikom twórczości Krajewskiego ułatwić zadanie, Biuro Sportu, Turystyki i Rekreacji UM Wrocławia opracowało wirtualny szlak miejski poświęcony fikcyjnemu bohaterowi. Łączy on miejsca pracy (prezydium policji, miejsca zbrodni i prowadzonych śledztw), mieszkania oraz przybytki nie zawsze chwalebnych rozrywek Eberharda Mocka (karczmy, restauracje, domy publiczne). Na stronie internetowej zamieszczono plan centrum Wrocławia z wytyczoną trasą spaceru, a także zdjęcia i opisy najważniejszych miejsc i obiektów, wraz z wyjaśnieniem roli, jaką odegrały w poszczególnych powieściach. Przejście całej trasy zajmuje według autorów około 1,5 godz.

1. Prezydium Policji (Schweidnitzer Stadtgraben), ul. Podwale 31-3
2. D. H. Renoma Podwale – Dom Towarowy Wertheima, Schweidnitzer Strasse 40
3. Cafe Fahring, Świdnicka 36, pl. Teatralny 1/2 i mieszkanie Mocka oraz jego drugiej żony Karen, pl. Teatralny 1 (Schweidnitzer Strasse 36, Zwingerplazt 1/2)
4. Knajpa Truscha w Kamienicy Pod Czarnym Kozłem (tzw. Spelunka u Gabi Zelt), ul. Psie Budy 10 (Krullstrasse 10)
5. Prezydium Policji, ul. Szewska 49 (Schuhbrücke 49)
6. Biblioteka Uniwersytecka na Piasku, ul. św. Jadwigi
7. Piwnica Biskupia – Bischofskeller, ul. Biskupia 4-5 (Bischofstrasse 4–5)
8. Piwnica Świdnicka, Rynek Ratusz 1 (Ring 1)
9. Kawiarnia Zur Golden Krone (Pod Złotą Koroną) Rynek 29
10. Dom handlowy braci Baraschów, Rynek 31–32, obecnie DH Feniks
11. Kamienica pod Gryfami, Rynek 2
12. Czekoladownia Schaala, Rynek 60
13. Biurowiec, w którym mieścił się bank oraz dyrekcja wielu miejskich urzędów, Rynek 9–11
14. Gospoda Pod Zielonym Polakiem, Ruska 64 (Reuscherstrasse 64)
15. Ulica Antoniego/Włodkowica (Antonienstrasse/Wallstrasse)

Miasta można poznawać również od kuchni. Z myślą o turystach, ale i stałych mieszkańcach w wielu aglomeracjach wytyczane są trasy dla łasuchów

i smakoszy. Umożliwiają one poznanie regionalnego dziedzictwa kulinarnego, lokalnych specjałów czy kunsztu szefów kuchni najlepszych restauracji w mieście.

Białostocki Szlak Kulinarny

Szlak jest inicjatywą Urzędu Miejskiego w Białymstoku. Zainaugurowany został w październiku 2010 r. Jest drugim w Polsce – po Gdyni – miejskim szlakiem kulinarnym.

Na szlaku znalazło się 30 różnorodnych restauracji, w większości położonych w centrum Białegostoku. Są wśród nich lokale serwujące zarówno kuchnię regionalną i polską, jak i europejską oraz światową. Wszystkie restauracje są autorskimi pomysłami, posiadają wykwintne menu, niepowtarzalny wystrój i wyjątkową atmosferę, a ich właścicieli łączy fascynacja kulinariami.

Ryc. 12. 15. Strona internetowa Białostockiego Szlaku Kulinarnego, http://bialostockiszlakkulinarny.pl

W ramach Białostockiego szlaku kulinarnego odbywają się warsztaty kulinarne, konkursy gastronomiczne. Utworzono też Klub Białostockiego Smakosza, którego członkowie mogą liczyć w restauracjach na atrakcyjne zniżki i gratisy. Działa też strona internetowa (http://bialostockiszlakkulinarny.pl), na której umieszono informacje o szlaku wraz z mapką, charakterystyki poszczególnych restauracji, przepisy na dania regionalne, informacje o tym, jak otrzymać kartę Klub Białostockiego Smakosza oraz zapowiedzi najbliższych wydarzeń.

Szczegółowa charakterystyka Białostockiego Szlaku Kulinarnego została przedstawiona poniżej, w postaci sformalizowanej metryczki szlaku. Została opracowana przez powołane w 2014 r. przez POT konsorcjum produktowe „Polskie szlaki kulinarne".

Metryczka szlaku kulinarnego

Nazwa szlaku	Białostocki Szlak Kulinarny			
Strona www szlaku	http://bialostockiszlakkulinarny.pl/			
Koordynator szlaku	Urząd Miejski w Białymstoku Biuro Promocji			
Dane kontaktowe koordynatora	Osoba do kontaktu	Agnieszka Roman--Bojanowska	Adres	ul. Dobra 3 15-034 Białystok
	Numer telefonu	858 696 038	e-mail	szlakkulinarny@um.bialystok.pl
Jaka idea legła u podstaw powstania szlaku?	Białostocki Szlak Kulinarny to klucz do zrozumienia bogactwa smaków, których można skosztować na stołach stolicy Podlasia. Powstał w celu propagowania dobrej kuchni, zarówno tej tradycyjnej, regionalnej, wypływającej z tożsamości Białegostoku, jak i kuszącej nowościami, smakami Orientu czy M. Śródziemnego. Jest odpowiedzią na zapotrzebowanie mieszkańców miasta i turystów.			

Opis szlaku	Białostocki Szlak Kulinarny oferuje podróż po smakach Podlasia, Kresów i świata. W białostockiej kuchni spotykają się wpływy białoruskie, litewskie, tatarskie i polskie. Regionalne przysmaki to m.in.: białysy, buza, kartacze, sękacze, kiszka i babka ziemniaczana, bliny czy kindziuk.			
Co jest wyróżnikiem szlaku? (główne atrakcje, stałe wydarzenia – kalendarium)	Białostocki Szlak Kulinarny tworzy ponad 30 różnorodnych restauracji, które w większości zlokalizowane są w centrum miasta. Są wśród nich zarówno serwujące kuchnię regionalną i polską, jak i europejską oraz światową. Wszystkie lokale są autorskimi pomysłami na świetną kuchnię i niepowtarzalny wystrój, a ich właścicieli łączy jedna idea – fascynacja kulinariami. Aby swobodnie poruszać się po szlaku powstała mapka-informator, którą można otrzymać w restauracjach szlaku oraz pobrać w wersji PDF ze strony www. Dla zainteresowanych utworzono karty Klubu Białostockiego Smakosza, dzięki którym aktywność kulinarna jest nagradzana smacznymi gratisami serwowanymi w restauracjach zlokalizowanych na szlaku.			
Jaką kuchnię promuje szlak (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)	Regionalną	+		
	Polską	+		
	Międzynarodową	+		
	Tradycyjną	+		
	Związaną z danym produktem, jakim?	–		
	Inną, jaką?	–		
Kiedy powstał szlak? (proszę podać datę)	październik 2010			
Kto był pomysłodawcą szlaku?	Biuro Promocji Urzędu Miejskiego w Białymstoku			
Zarządzanie szlakiem i jego promocja				
Jaki jest model zarządzania szlakiem?	Zewnętrzny (koordynatorem jest zewnętrzna instytucja, która nie współtworzy szlaku)	Wewnętrzny (koordynatorem jest jeden z członków szlaku)	Inny, jaki?	
			Urząd Miejski	
Kto jest głównym decydentem?	Biuro Promocji			
Jaki jest roczny budżet?	w zależności od budżetu Biuro Promocji			
Kto dysponuje budżetem?	Koordynator	Członkowie szlaku	Inne rozwiązanie, jakie?	
	+			
Na co budżet jest rozdysponowywany?	Działania marketingowe (jakie)	Infrastruktura, szkolenia (jakie)	Inne, jakie?	
	+ organizacja warsztatów			

Jakie działania marketingowe są podejmowane?	Strona www	Portale społ.	Udział w targach	Wydawnictwa	Inne, jakie?
	+	+		+	

Czy szlak jest rozwijany w oparciu o strategię, program, plan rozwoju?	
Jeśli tak, kto opracowuje taki plan?	Jeśli nie, kto podejmuje decyzje o działaniach promujących czy rozwijających szlak?
	Biuro Promocji Urzędu Miejskiego

Członkowie szlaku	
Ilu jest członków szlaku?	33
Kto jest członkiem szlaku? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)	Liczba
Restauracje i inne lokale gastronomiczne	33
Producenci i wytwórcy produktów	–
Atrakcje turystyczne	–
Inne, jakie?	–
Czy udział w szlaku jest sformalizowany?	tak
Jeśli tak, w oparciu o jaki dokument (umowa, deklaracje uczestnictwa, porozumienie o współpracy, inny – jaki?)	ankieta i regulamin
Czy udział w szlaku jest płatny?	nie
Czy istnieje forma certyfikacji, sprawdzania jakości usług/produktów członków, którzy chcą wstąpić na szlak?	nie
Jeśli tak, kto ustala te normy?	–
Czy normy te są sformalizowane, czy uznaniowe?	–
Jeśli sformalizowane, to w oparciu o jaki dokument przeprowadzana jest certyfikacja? (karty certyfikacyjne, ankiety, wywiady, wizyty, audyty)	–
Dostępność szlaku (stopień komercjalizacji)	
Czy szlak posiada gotową ofertę turystyczną z ceną do zakupienia przez klienta? (prosimy dołączyć)	nie
Czy oferta jest całoroczna czy sezonowa (terminy)?	–
Gdzie można tę ofertę zakupić? (można zaznaczyć kilka odpowiedzi)	
Biuro turystyczne	–
Organizacja lokalna?	–
Inny podmiot?	–
Sprzedaż przez Internet?	–
Inny sposób sprzedaży, jaki?	–
Czy oferta jest dostępna tylko na zamówienie?	–
Czy oferta jest dostępna dla grup (jeśli tak, minimalna czy maksymalna liczba osób w grupie jednorazowo)?	–
Czy jest dostępna dla turystów indywidualnych?	–
Jeżeli tak, to na jakich warunkach można ją zamówić/ zakupić?	–
Jaka jest wielkość sprzedaży (liczba osób/rok, miesiąc, sezon)?	–
Jakie kroki są podejmowane w kierunku komercjalizacji szlaku?	–

Źródło: www.zarabiajnaturystyce.pl.

Na terenach przygranicznych miejskie szlaki turystyczne mogą być również realizowane w partnerstwie międzynarodowym. Przykładem jest projekt „City Walk", który dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej umożliwił powstanie nowoczesnych, multimedialnych tras tematycznych w sześciu historycznych miastach Polski i Czech.

City Walk

Projekt „Miejskie trasy turystyczne zintegrowanym produktem turystycznym miast czesko-polskiego pogranicza" realizowany był w latach 2008–2011 w sześciu historycznych miastach: Kłodzku (partner wiodący), Świdnicy, Bardzie, Kędzierzynie-Koźlu po polskiej stronie oraz Českej Skalicy i Přerovie po stronie czeskiej. Jego główną ideą było utworzenie w transgranicznej sieci szlaków miejskich bazujących na oryginalnym dziedzictwie kulturowym starych śląskich ośrodków miejskich.

Projekt został sfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego ze Środków Programu Operacyjnego Współpracy Terytorialnej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007–2013. Jego łączna wartość wyniosła ponad 1,1 mln euro. Tak wysoki budżet wynikał z założonej koncepcji stworzenia szlaków miejskich wyposażonych w nowoczesne rozwiązania technologiczne, nietypowe sposoby oznakowania, a także własny jednolity system identyfikacji wizualnej. Dodatkowo w celu wypromowania tras wykorzystywano szerokie spektrum działań promocyjnych: multimedialne stoiska targowe, artykuły prasowe i internetowe, study tour dla dziennikarzy, foldery promocyjne, minimapki, ilustrowany przewodnik po wszystkich sześciu miastach (Krawczyszyn 2014).

Wśród najciekawszych rozwiązań zastosowanych w ramach City Walk należy wymienić:

– audioprzewodniki – zestaw słuchawkowy można otrzymać w punktach „it", po wpisaniu do urządzenia numeru atrakcji (podanego na mapce) odtwarzane są informacje w czterech językach (po polsku, czesku, niemiecku i angielsku); oprócz głosu lektora można posłuchać odpowiednio dobranej muzyki lub efektów dźwiękowych, obejrzeć filmy, fotografie lub obrazy. Dzięki temu spacer po mieście może być podróżą nie tylko w przestrzeni, ale i w czasie, zwłaszcza że narratorem może być postać historyczna lub fikcyjna, a bohaterem sam zwiedzający (przykładowo: w Świdnicy życie miasta przedstawia słynna astronom Maria Cunitz, która niegdyś mieszkała w Domu pod Złotym Chłopkiem w Rynku, po Kościele Pokoju oprowadza jego projektant Albrecht von Saebisch, zaś tragiczne dzieje wieży Katedry zostały opowiedziane przez jednego z mieszczan). Turysta korzystając z załączonej mapki, sam wybiera sobie wariant trasy, może ją dowolnie skrócić bądź wydłużyć, zatrzymać w dowolnym momencie prezentację. Informacje historyczne przeplatają legendy i tajemnicze opowieści sprzed lat. Nastrój buduje muzyka i dźwięki tętniącego życiem miasta;

Ryc. 12.16. Infokiosk w Kłodzku

– kioski multimedialne – nowoczesna informacja turystyczna czynna 24 godziny na dobę, prezentuje w multimedialnej formie bogate informacje o atrakcjach turystycznych miasta i okolicy, obiektach noclegowych, partnerach projektu, a także może służyć do… wysłania wakacyjnego e-maila (ryc. 12.16);

– makiety przestrzenne – ukazujące walory turystyczne trudne lub niemożliwe do zobaczenia przez turystów, np. układ przestrzenny średniowiecznego miasta, elementy te dodatkowo mogą być wykorzystywane przez osoby niewidome; (ryc. 12.17)

– umieszczone w chodnikach tablice informacyjne – oryginalny sposób oznakowania tzw. Trasy Książęcej w przeładowanej treściami przestrzeni miejskiej, składa się ona z 10 przystanków przy najatrakcyjniejszych zabytkach miasta (ryc. 12.18).

Źródło: opracowanie autorów na podstawie: N. Krawczyszyn (2014), www.citywalk.info, www.aktualnosciturystyczne.pl, http://podroze.onet.pl/historia-w-sluchawkach/1e71g.

Ryc. 12.17. Makieta średniowiecznej Świdnicy, za: www.dolnyslask.info.pl

Ryc. 12.18. Tablice informacyjne na świdnickim rynku, za: http://swidnica24.pl

Nowoczesne technologie a szlaki

13. Nowoczesne technologie w planowaniu, zarządzaniu i korzystaniu ze szlaków turystycznych

Problem nowoczesnych technologii, które mogą być wykorzystane w planowaniu, projektowaniu, zarządzaniu i podczas korzystania ze szlaków turystycznych należy rozpatrywać z dwóch perspektyw – turysty oraz organizatora szlaku. Dobrze na wstępie przyjrzeć się oczekiwaniom turysty wybierającego się na szlak.

13.1. Podstawy tworzenia i wykorzystywania

Współcześni turyści nie zawsze zadowalają się produktami oferowanymi przez biura i organizacje turystyczne, często sami chcą organizować swój czas wolny i zaplanować jego przebieg. Pragną mieć jak największy wpływ na to, jak będzie odbywać się ich podróż turystyczna. Korzystają w tym celu również z nowoczesnych technologii, których dynamiczny rozwój można obserwować w ostatnich latach. Są one przydatne na różnych etapach wyjazdu turystycznego lub rekreacyjnego: od podjęcia decyzji o wyjeździe, poprzez jego trwanie, do działań po jego powrocie.

Nowocześni turyści są indywidualistami, mają szerokie spektrum zainteresowań i korzystają z technologii, które są w zasięgu ich możliwości. Świadomi turyści przed wyjazdem poszukują przede wszystkim informacji o walorach turystycznych obszaru, jaki zamierzają odwiedzić, oraz możliwości skorzystania z jego zagospodarowania turystycznego. Nie wystarczą im papierowe foldery, plany miast i mapy turystyczne. Coraz częściej – na forum Internetu – lubią zapoznać się z opinią innych osób, które wcześniej dany obszar zwiedziły.

W trakcie wyjazdu – przebywając na szlaku – turyści potrzebują aktualnych informacji o możliwości skorzystania z bazy noclegowej, gastronomicznej, precyzyjnej lokalizacji obiektów wartych zwiedzenia oraz ich opisu. Oprócz lub zamiast tradycyjnej mapy, korzystają z map udostępnianych za pomocą

portali internetowych, tzw. serwisów mapowych lub aplikacji, które ściągają na swoje telefony komórkowe.

Niekiedy po przyjeździe dzielą się opiniami – i pozytywnymi, i negatywnymi – dotyczącymi przebiegu szlaku, jego zagospodarowania, oznakowania. Mogą pochwalić szlak, jak też wytknąć niedociągnięcia lub błędy w jego organizacji. Między innymi z tego powodu przy podejmowaniu starań o utworzenie szlaku lub jego modernizację należy wziąć pod uwagę zmiany, jakie zachodzą w podejściu turysty oraz wykorzystać możliwości, jakie stwarzają nowe technologie.

Szlak turystyczny przebiega w przestrzeni geograficznej, dlatego rekomendowane są dla niego rozwiązania wykorzystujące Systemy Informacji Geograficznej (z ang. GIS). W ramach tych systemów można wyróżnić następujące elementy:

– dane przestrzenne, np. mapy cyfrowe i dane opisowe o obiektach turystycznych;
– specjaliści, którzy potrafią tworzyć taki system, czuwać nad jego aktualizacją, oraz turyści, którzy korzystają z niego podczas wędrówek po szlaku;
– sprzęt (komputery, urządzenia mobilne);
– oprogramowanie (komercyjne lub darmowe).

Podstawą do wykorzystania systemów informacji geograficznej w planowaniu, zarządzaniu i korzystaniu ze szlaków jest odpowiednio skonstruowana **baza danych przestrzennych** (geobaza), zawierająca informacje dotyczące szlaków.

Cechą charakterystyczną geobazy jest to, że są w niej przechowywane zarówno informacje o położeniu obiektów w przestrzeni, jak i atrybuty te obiekty charakteryzujące. Obiekty w geobazach mogą występować w trzech podstawowych formach geometrycznych – jako punkty, linie lub powierzchnie. W odniesieniu do szlaków turystycznych liniowy może być ich przebieg, punktowe: miejsca postoju, walory turystyczne, a powierzchniowe: ukształtowanie terenu czy typy krajobrazu, przez które szlak przebiega.

Jednym z ważniejszych problemów występujących w geobazie szlaków turystycznych jest odpowiednie zapisanie ich przebiegu. Szlak turystyczny jest najczęściej przechowywany w formacie wektorowym jako obiekt liniowy, czyli zestaw punktów o określonych współrzędnych geograficznych ułożonych w określonej kolejności. Podczas wyświetlania punkty te są połączone odcinkami i w ten sposób odbiorca widzi szlak jako linię łamaną. Taki zapis szlaku turystycznego jest nazywany śladem albo trakiem (od ang. track).

Ślady szlaków turystycznych mogą zostać pozyskane na kilka sposobów. Po pierwsze, podczas pokonywania trasy w terenie ślad może zostać zgromadzony przez urządzenie mające możliwość określania swoich współrzędnych geograficznych, najczęściej w oparciu o systemy nawigacji satelitarnej. Najpopular-

niejszy jest amerykański GPS, ale funkcjonują również rosyjski Glonass czy europejski Gallileo. Takie możliwości posiadają zarówno dedykowane odbiorniki nawigacji satelitarnej, jak i powszechne smartfony. Po drugie, przebieg szlaku turystycznego może zostać wyznaczony kameralnie (na ekranie komputera), na podstawie np. zdjęć lotniczych, satelitarnych, map topograficznych.

Ślady zbierane w terenie przed umieszczeniem w geobazach powinny zostać odpowiednio przygotowane, oczyszczone z zapisanych na przykład miejsc, w których osoba zbierająca ślad opuściła chwilowo szlak, czy przerwała zapis w celu wymiany baterii w urządzeniu rejestrującym ślad.

W obu przypadkach pojawia się pytanie o dokładność wyznaczonych współrzędnych. W przypadku korzystania z systemów nawigacji satelitarnej dokładność ta może w sprzyjających warunkach wynosić poniżej kilku metrów, a w mniej sprzyjających nawet 20 m i więcej. Zależy to m.in. od jakości urządzenia, jego ustawień, warunków terenowych i atmosferycznych. W przypadku odwzorowywania przebiegu szlaku na podstawie materiałów teledetekcyjnych czy kartograficznych dokładność zależy m.in. od skali opracowania, poprawności georeferencjonowania czy precyzji osoby dokonującej odwzorowania (digitalizacji).

Punkty składające się na ślad szlaku mogą być umieszczane w dowolnych odległościach, zarówno rzędu kilku, jak i setek metrów (technicznie możliwa jest dowolna odległość). Odległość ta może być zróżnicowana, np. większa na odcinkach prostych i mniejsza, gdy szlak zmienia kierunek. Podczas gromadzenia śladów większość urządzeń oferuje różne sposoby określania gęstości punktów śladu. Można punkty gromadzić co określony dystans, co określony czas lub korzystać z automatycznych algorytmów.

Nie jest prawdą, że im gęściej umieszczone będą punkty śladu szlaku turystycznego, tym lepiej. Bardzo duża gęstość punktów (np. co 1 m) powoduje duże rozmiary plików zawierających zapis szlaku oraz odwzorowanie nieistotnych zmian położenia, np. w sytuacji, gdy osoba zbierająca ślad szlaku kajakowego przemieściła się w poprzek rzeki, aby ominąć przeszkodę w nurcie. Po drugie taka gęstość umieszczenia punktów sugeruje, że ich lokalizacja jest ustalona z większą dokładnością niż ma to miejsce w rzeczywistości.

Drugim problemem związanym z geobazami zawierającymi więcej niż jeden szlak turystyczny jest rozwiązanie postępowania w sytuacji, gdy więcej niż dwa szlaki prowadzą tą samą trasą. W przypadku gromadzenia śladów w terenie zapisy takie nie będą dokładnie takie same. Zapisane ślady będą przebiegały w pewnej (zazwyczaj niewielkiej) odległości od siebie. Taki przebieg uniemożliwia zastosowanie geobazy do automatycznego planowania tras. Rozwiązaniem w takiej sytuacji jest umieszczenie w geobazie tylko jednego przebiegu odcinka i przypisanie go do wszystkich szlaków przebiegających tą samą trasą.

Dla każdego z punktów składających się na ślad szlaku można przechowywać informację o wysokości bezwzględnej. Daje to możliwość generowania profilów szlaków, obliczania nachylenia czy sumy podejść, a w dalszej kolejności prognozowania czasów pokonania danego szlaku. Informacje o wysokości mogą być pozyskiwane przez urządzenia rejestrujące przebieg szlaku oraz na podstawie numerycznych modeli wysokości. W związku z tym, że dokładność pionowa rejestrowana przez urządzania oparte na nawigacji satelitarnej jest mniejsza niż pozioma lepszym rozwiązaniem jest korzystanie z numerycznych modeli terenu.

Geobaza szlaków turystycznych może zawierać wiele danych o szlakach. Poniżej przedstawiony zestaw danych nie jest wyczerpujący, ale też nie w każdym przypadku jest konieczny. Pożądana zawartość takiej bazy zależy od jej przeznaczenia.

1. Dane o przebiegu szlaku (geometryczne):
   – przebieg (ślad) szlaku,
   – dane o wysokości (z pomiarów w terenie lub na podstawie cyfrowego modelu wysokości).

2. Dane opisujące szlak (atrybuty dla warstwy geometrycznej):
   – typ,
   – kolor,
   – długość (może być obliczona automatycznie),
   – nawierzchnia,
   – zarządzający szlakiem,
   – inne szlaki prowadzące tą samą trasą,
   – właściciele obszarów, dróg, którymi szlak przebiega,
   – inne atrybuty w zależności od potrzeb zarządzającego.

3. Obiekty związane ze szlakiem (przestrzenne i ich atrybuty):
   – infrastruktura szlaków (tablice, drogowskazy, miejsca odpoczynku, miejsca wodowania, miejsca niebezpieczne, węzły szlaków),
   – obiekty będące przedmiotem zainteresowania turystów wzdłuż szlaków, ale bezpośrednio ze szlakami niezwiązane – tzw. POI (ang. point of interest). Zaliczyć do tej grupy można obiekty bazy gastronomicznej, noclegowej, komunikacyjnej i towarzyszącej, również atrakcje turystyczne (z opisami, typami i wieloma innymi atrybutami). Można mówić o geobazie walorów turystycznych połączonej z geobazą szlaków.

4. Dowolne dodatkowe warstwy tematyczne – uzależnione od przeznaczenia danej geobazy.

Dobrze zaprojektowana geobaza powinna umożliwiać wykorzystanie i wymianę informacji z innymi bazami danych przestrzennych, takimi jak bazy Lasów Państwowych, System Informacji Przestrzennej kraju, bazy parków narodowych i krajobrazowych, bazy wojewódzkie, powiatowe, miejskie. W tym celu geobaza powinna być uniwersalna, stworzona w oparciu o otwarte, powszechnie stosowane formaty zapisu danych (takie jak .gpx, .shp), w tym standardy Open Geospatial Consortium (np. KML, GML, WMS).

Przygotowując bazę szlaków turystycznych warto zwrócić uwagę na konieczność jej utrzymania i związane z tym koszty. W związku z tym warto rozważyć wykorzystanie darmowego oprogramowania bazodanowego (np. PostGIS) i geoinformacyjnego (QGIS). W procesie gromadzenia danych warto rozważyć „za" i „przeciw" pozyskiwania danych przez przeszkolonych wolontariuszy (nie specjalistów). Udział wolontariuszy z jednej strony obniża koszty pozyskiwania danych, z drugiej może spowodować obniżenie wiarygodności danych.

Dobrze skonstruowana baza danych ułatwia inwentaryzowanie szlaków, przyjmowanie zgłoszeń o brakach w oznakowaniu, dewastacjach, miejscach niebezpiecznych. Pozwala identyfikować sytuacje konfliktowe, np. takie jak przecinanie się lub pokrywanie szlaku konnego z pieszym.

W oparciu o dobrze przygotowaną geobazę mogą działać aplikacje posiadające różne funkcjonalności. Wybrane przedstawiono poniżej.

– Automatyczne planowanie trasy przejścia czy przejazdu z jednego punktu do drugiego (tzw. routing) oraz obliczanie dystansu czy szacowanie czasu podróży (analogicznie do tego, jak dzieje się w nawigacjach samochodowych) w oparciu o różne odcinki szlaków oraz ewentualnie dróg publicznych według kryteriów (np. najkrótsza, najszybsza czy też prowadząca przez najwięcej atrakcji lub punktów widokowych albo co najmniej drogami o określonej nawierzchni).
– Generowanie profilów wysokości, szacowanie czasu pokonania szlaków i ich trudności, czy też analizowanie obszarów widocznych z danego punktu czy odcinka.
– Wyszukiwanie szlaków spełniających określone kryteria: położonego w pobliżu obiektu, atrakcji, wyposażonego w określoną infrastrukturę, odpowiedniego typu, długości, koloru itp.
– Interakcja z użytkownikami skonstruowana w ten sposób, aby mogli oni ostrzegać o problemach napotkanych w terenie (np. o braku w oznakowaniu), rekomendować lub odradzać określone szlaki – co pozwoli innym trafniej wybierać, dodawać zdjęcia i opisy – przez co aplikacja będzie w lepszy sposób promowała szlaki.

Wyżej wymienione funkcjonalności mogą być dostępne tak na komputerach stacjonarnych, jak i na urządzeniach mobilnych. Wiele z nich działa on-line,

czyli wymaga dostępu do Internetu, ale część z nich może działać również off-line, co pozwala na korzystanie z nich w miejscach pozbawionych zasięgu, lub też podczas podróży zagranicznych, oraz na zmniejszanie zużycia energii (wydłużanie czasu pracy urządzenia). Odpowiednie oprogramowanie może udostępnić te funkcjonalności w kioskach informacyjnych („infopointy"), elektronicznych przewodnikach turystycznych i innych elementach systemu informacji turystycznej, przyczyniając się w ten sposób do promocji obszaru, przez który ten szlak przebiega. Przy tworzeniu bazy danych warto zastanowić się nad udostępnianiem informacji (bezpłatnej i odpłatnej).

Narzędzia oferowane w ramach Systemów Informacji Geograficznej w planowaniu szlaków turystycznych mogą mieć zastosowanie w analizach pod kątem spadków, nawierzchni, walorów krajobrazowych (punkty widokowe, szata roślinna, ukształtowanie terenu), atrakcji turystycznych, dostępności komunikacyjnej, w tym dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (osoby z dziećmi, starsze czy niepełnosprawne).

W zarządzaniu szlakami korzyścią jest m.in. łatwiejsze jego utrzymanie i odnawianie dzięki np. ostrzeganiu ze strony użytkowników, przypominaniu o terminach prac kontrolnych i remontach. Stosowanie narzędzi GIS umożliwia również szybszy dostęp do danych o właścicielach terenów, z którymi należy uzgadniać np. korektę przebiegu szlaku, możliwość oceny bezpieczeństwa użytkowników i środowiska geograficznego czy też wymiany informacji z różnymi podmiotami, z którymi zarządzający szlakiem współpracuje.

Jak szlak może być promowany? Nie wchodząc w szczegóły techniczne, z punktu widzenia organizatora szlaku turystycznego świadomego oczekiwań współczesnego turysty, który planuje wyjazd, należy pamiętać, że może mieć on potrzebę obejrzenia jego przebiegu na ekranie monitora. Takie możliwości stwarzają **serwisy internetowe**. Z prawie dowolnego miejsca na Ziemi, o każdej porze dnia, nie wychodząc z domu można skorzystać z informacji zamieszczonych w Internecie. Organizatorzy i zarządzający szlakiem powinni umożliwić taką ewentualność potencjalnemu turyście. Informacje turystyczne (wraz z mapą) mogą znaleźć się np. jako **zakładka w portalu** samorządowym, organizacji turystycznej, obiektu noclegowego lub jako s**amodzielna witryna internetowa**. Ważne jest, aby informacja turystyczna była rzetelna i na bieżąco aktualizowana. Dlatego podczas projektu tworzenia aplikacji internetowej należy pamiętać o stanowisku i kosztach, które muszą być poniesione w celu jej uaktualnienia. Na stronie internetowej powinna być zawsze data aktualizacji danych. Zarządzający szlakiem, jeśli podejmuje się opracowania informacji o nim w Internecie, ponosi pełną odpowiedzialność za informacje, które przekazuje społeczeństwu. Szczególnie ważne są zagrożenia i „przykre niespodzianki", jakie mogą spotkać turystę na szlaku, np. nieistniejący motel, zmiana trasy szlaku, pojawienie się nowych obiektów.

Szlak może być również dostępny jako aplikacja mobilna do pobrania z Internetu. Wielu turystów chce znać swoją lokalizację, wiedzieć jakie atrakcje są w pobliżu, dowiedzieć się szczegółów na ich temat, znaleźć najbliższe miejsce noclegowe lub gastronomiczne etc. Takie możliwości dają aplikacje z wbudowaną mapą cyfrową oraz dołączoną do niej bazą danych.

Dobrze zaprojektowana witryna turystyczna lub aplikacja jest jednym z elementów promocji szlaku turystycznego, a także obszaru, po którym wiedzie. Może przyczynić się do zwiększenia ruchu turystycznego, zmiany postrzegania szlaku, a także jego organizatorów. Można zaopatrzyć turystów w urządzenia mobilne z aplikacją prezentującą szlak (podobnie jak „audioguidy" w muzeum, ale z mapą). Jest to jednak dodatkowy koszt dla zarządzających szlakiem, gdyż muszą być one atrakcyjne i zawsze sprawne (zwłaszcza wytrzymałość baterii, aby nie zgubił się na szlaku!).

Jeśli organizator szlaku poważnie traktuje turystów, czyli osoby, dla których poniósł trud jego stworzenia, powinien dać im możliwość jego oceny, załączenia fotografii, opinii etc. Możliwość wypowiedzenia się daje korzyści poprawy ewentualnych niedociągnięć, uzupełnienia informacji, a nawet stworzenia społecznościowej grupy miłośników i propagatorów szlaku. Zarządzający szlakiem nie powinien być anonimowy, a jego dane kontaktowe winny znajdować się w odpowiednim miejscu witryny lub aplikacji. Do tworzonych aplikacji na komputer lub telefon zarządzający szlakiem może włączyć przedsiębiorstwa turystyczne znajdujące się w jego pobliżu. Wówczas oprócz funkcji informacyjnej, marketingowej czy kontaktowej mogą one pełnić inne funkcje, np. rezerwacji, płatności za usługę.

W przypadku tworzenia aplikacji od podstaw należy mieć na uwadze kilka aspektów. Jednym z nich jest problem wyboru podkładu mapowego. Najbardziej aktualne mapy cyfrowe posiadają służbay geodezyjne, firmy geoinformatyczne mają je w swoich zasobach, mogą też powstać na zamówienie, jak np. http://www.geoportaltatry.pl/, jak to zrobił Tatrzański Park Narodowy. Są one również bezpłatnie dostępne w Internecie, np. OpenstreetMaps oraz GoogleMaps, jednak przed ich wykorzystaniem należy wcześniej dokładnie przyjrzeć się warunkom publikowania swoich danych oraz ich udostępniania. Można je znaleźć na społecznościowych portalach turystycznych.

Oprócz wymienionych instytucji szlaki turystyczne są promowane na portalach społecznościowych, np.: „Planeta Gór" Górski Portal Społecznościowy http://www.planetagor.pl/ w zakładce Trek PLANNER, TRASEO to serwis dla pasjonatów sportu, aktywnego trybu życia i podróży, miłośników map i systemów GPS w turystyce http://www.traseo.pl/, a także http://www.szlaki.net.pl/, w których główną funkcją portalu jest kalkulator służący do sumowania czasu przejścia, odległości, przewyższeń i punktów Górskiej Odznaki Turystycznej (GOT).

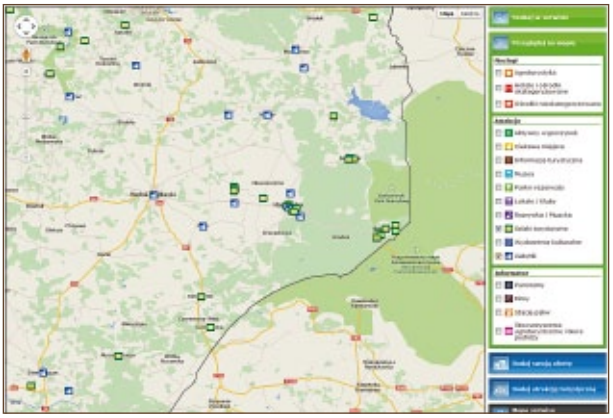
Portale prezentujące szlaki opracowywane są przez firmy komercyjne. Liderzy wśród firm geoinformatycznych jako źródło danych mapowych i wokółmapowych od kilku już lat wykorzystują systemy typu MMS (z ang. Mobile Mapping Systems). Są to różnego rodzaju pojazdy (głównie samochody) wyposażone w dookólne kamery sprzężone z odbiornikiem GPS, a w niektórych przypadkach także skanery laserowe. Dzięki temu pozwalają one na znacznie bardziej precyzyjne kolekcjonowanie danych mapowych, w tym także zbieranie takich informacji, których ze zdjęć lotniczych czy satelitarnych uzyskać nie sposób, np. nazwy ulic, numeracja adresowa, znaki drogowe. Z własnych systemów MMS korzystają tacy potentaci branży geoinformatycznej, jak Google, TomTom, Nokia, a także polska firma Emapa SA. Co nie oznacza, że zinwentaryzują one wszystkie walory turystyczne, gdyż o ich istnieniu wiedzą najlepiej władze samorządowe, mieszkańcy i… wytrawni turyści.

13.2. Przykłady zastosowań

Turystyczne portale uwzględniające szlaki turystyczne można omawiać według różnych kryteriów. Tutaj zostaną zaprezentowane według instytucji zarządzającej. Promocją turystyki zajmują się w Polsce różne instytucje, wśród nich m.in. urzędy marszałkowskie. Treść turystyczna może być częścią informacji zawartych na mapach internetowych, tzw. geoportalach przygotowanych przez służby geodezyjne krajowe, np. geoportal.gov.pl, lub wojewódzkie – geoportal.lodzkie.pl. Wówczas informacje dotyczące szlaku znajdują się na serwerze urzędu marszałkowskiego danego województwa, a samorządy mają za zadanie czuwać nad ich rzetelnością i aktualizacją. Ciekawym przykładem może być Serwis Turystyczny Województwa Podlaskiego „Turystyczne Wrota" administrowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, w którym w zakładce „mapa" znajduje się informacja, że „Turystyczne Wrota to narzędzie stworzone z myślą o aktywnych internautach (ryc. 13.1). Dlatego zachęcamy do samodzielnej edycji informacji dotyczących np. szlaków turystycznych czy ciekawych miejsc". Oznacza to, że ciężar aktualizacji został przeniesiony na internautów, a nie samorządowców. Wszystkie elementy znajdujące się w bazie mogą być dodawane i edytowane przez internatów bezpłatnie, ponadto internauci mogą dodawać fotografie i pliki multimedialne. Portal ma dużą bazę obiektów turystycznych przedstawionych w postaci punktów, do których dołączone są dodatkowe informacje, np. adres, kilka zdań opisu. Są tu również szlaki turystyczne, ale niestety przedstawiono je również punktowo. Na mapie brak jest przebiegu szlaku, którego opis znajduje się w części tekstowej.

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego promuje szlaki turystyczne rowerowe i samochodowe na portalu GPS Wielkopolska (www.gpswielkopolska.pl, szerzej opisany poniżej). Projektodawca i zarządzający

szlakiem, widząc potrzeby turysty, zaprojektował aplikację, którą będzie on mógł ściągnąć na swój telefon komórkowy lub smartfon. Wówczas turysta może skorzystać z niej w trakcie przebywania w terenie na szlaku. Podczas postoju może zapoznać się z informacjami o obiektach, sprawdzić na fotografii, czy widzi właściwy cel, a także upewnić się, sprawdzając na załączonej mapie, czy znajduje się we właściwym miejscu i zmierza w dobrym kierunku.



Ryc. 13.1. Serwis Turystyczny Województwa Podlaskiego „Turystyczne Wrota", www.turystyka.wrotapodlasia.pl/

13.1.1. Szlaki turystyczne Małopolski

Zasoby geoportalu można wykorzystać również w taki sposób, jak zrobił to Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej i Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawczego w Krakowie. Na stronie www.malopolska.szlaki.pttk.pl udostępniono turystom przegląd szlaków turystycznych przebiegających przez województwo małopolskie na geoportalu oraz ich szczegółowy opis na portalu krajoznawczym. W rzeczywistości są to dwa odrębne portale, między którymi można płynnie przechodzić w razie potrzeby (ryc. 13.2).

Ryc. 13.2. Portal „Zapraszamy na szlaki turystyczne Małopolski", www.malopolska.szlaki.pttk.pl

Część informacji znajduje się na portalu krajoznawczym, po którym można poruszać się według powiatów lub regionów fizycznogeograficznych (np. Beskid Mały, Pogórze Śląskie, Gorce, Tatry Wysokie). Szlaki podzielone są na: piesze, rowerowe, spacerowe, tematyczne i inne. Ciekawym pomysłem jest moliowość wysłania do PTTK meldunku ze społecznej kontroli oznakowania szlaku, np. „Zauważone usterki w oznakowaniu z podaniem w miarę możliwości dokładnej lokalizacji oraz inne uwagi co do przebiegu, wyposażenia (kładki, drogowskazy, miejsca odpoczynku itp.)".

Każdy szlak opisany w portalu krajoznawczym ma przekierowanie do geoportalu i można go zobaczyć na mapie na różnych podkładach (np. ortofotomapy oraz mapy topograficzne geoportalu pochodzą z serwisu www.geoportal.gov.pl), inna bardzo plastycznie oddaje ukształtowanie terenu. Na niej można zaplanować trasę, obliczyć czas przejścia, wykreślić profil, obliczyć widoczność, znaleźć współrzędne, a także wyeksportować GPX (ryc. 13.3).

Ryc. 13.3. Geoportal „Zapraszamy na szlaki turystyczne Małopolski”, www.malopolska.szlaki.pttk.pl/geoportal

13.1.2. Geoportal Tatry TPN

Tatrzański Park Narodowy wykorzystuje GIS do bieżącej działalności i stworzył również geoportal turystyczny GeoportalTatry.pl. Ma wiele warstw, które można oglądać na kilku podkładach mapowych: czarno-białych lub kolorowych zdjęciach satelitarnych, a także zdjęciach satelitarnych w podczerwieni. Kilkadziesiąt warstw podzielonych jest tematycznie, np. na topografię, geologię, turystykę, dziedzictwo i inne. Jest też możliwość przeszukania bazy danych i znalezienia jej elementów na mapie. Szlaki turystyczne podzielone są na piesze (letnie i zimowe), rowerowe, narciarskie (dwukierunkowe i jednokierunkowe, do podejścia lub zjazdu). Internauci mogą obliczać odległości, znaleźć zagospodarowanie turystyczne, wysłać e-kartkę, a także przygotować mapę do druku według własnych potrzeb (ryc. 13.4).

Ryc. 13.4. Geoportal Tatry TPN, www.geoportaltatry.pl

13.1.3. Szlaki turystyczne w portalu emapi.pl firmy Emapa SA

Szlaki turystyczne są dla użytkowników pod wieloma względami kluczowym elementem mapy turystycznej. To na nich skupia się uwaga większości użytkowników, to właśnie takich informacji najczęściej szukają. Warstwa ta zawiera przebieg wybranych szlaków turystycznych, widokowych i sportowych uwzględniając podział zarówno na typ, jak i kategorię szlaków (zgodną z klasyfikacją różnicującą szlaki za pomocą kolorów).

Klasyfikacja szlaków turystycznych

Podział ze względu na typ szlaków[1]:

- szlak pieszy – turystyczne i widokowe szlaki piesze; typ ten zawiera również większość szlaków „nietypowych", jak szlaki regionalne czy okolicznościowe;
- szlak rowerowy – rekreacyjne szlaki przeznaczone dla rowerzystów, głównie w terenie;
- szlak konny – wyznaczone trasy konne uzupełnione dedykowanymi POI (stadniny, stajnie, punkty postojowe);
- szlak narciarski – typ ten obejmuje wyznaczone narciarskie szlaki turystyczne i biegowe[2];
- droga dla rowerów – w przeciwieństwie do szlaków turystycznych droga dla rowerów to część infrastruktury drogowej przewidziana dla ruchu rowerów; obejmuje zarówno wyznaczone specjalnie dla rowerzystów drogi (przebiegające zasadniczo w ośrodkach miejskich i niepodlegające kategoryzacji ze względu na kolor szlaku), jak również inne elementy infrastruktury rowerowej (śluzy, kontraruch, kontrapas czy punkty parkingowe – wiaty, bramy rowerowe); technicznie rzecz ujmując droga dla rowerów to bardziej część infrastruktury miejskiej niż szlak turystyczny, wpisująca się w zagadnienia zagospodarowania przestrzennego i ekotrendów miejskich, lecz jednocześnie kluczowa z punktu widzenia rowerzystów warstwa informacji.

Podział ze względu na kategorie szlaków odzwierciedla tradycyjny podział szlaków na kolory[3]: niebieski, zielony, żółty, czerwony, czarny – z wyjątkiem drogi dla rowerów, która ze względu na swą specyfikę jest wizualizowana inaczej (patrz niżej).

Zobrazowanie szlaków turystycznych

Chcąc z jednej strony czytelnie przedstawić każdy typ szlaku, jak i odwzorować odpowiednią kategorię (kolor), a z drugiej strony uwypuklić szlaki jako

[1] Zaznaczyć należy, iż w zasobach Emapy wyróżniono jeszcze dwa dodatkowe typy szlaków: szlak nordic walking – specjalny podtyp szlaków pieszych dedykowany dla osób uprawiających nordic walking oraz szlaki regionalne i widokowe – grupujące wszelkie szlaki nietypowe: widokowe, historyczne czy tematyczne (np. Ścieżka Dydaktyczna „Góra Stołowa", Szlak Śladami Zielonych Pereł Trzebini czy Szlak Spacerowo-Dydaktyczny „Dolina Aleksandrowicka"). Na potrzeby wizualizacji szlaków w serwisie Emapi.pl i zważywszy na ich charakter obydwa podtypy włączone zostały do zbioru „szlak pieszy", przy czym po wywołaniu okna informacyjnego (patrz niżej) ukazuje się ich szczegółowy opis.

[2] Szlak narciarski nie obejmuje tras zjazdowych, które są odrębną kategorią i wymagają osobnej wizualizacji, nad którą prace w Emapie jeszcze trwają. Dla narciarzy zjazdowych dostępne są: kategoria POI „Stacje Narciarskie" oraz wizualizacja przebiegu wyciągów narciarskich.

[3] Szerzej o kategoryzacji szlaków ze względu na kolory: Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (2007) oraz Żołądek (2010).

szczególnie istotny element mapy turystycznej, zastosowano wizualizację trójczłonową: style linii, ikony oraz kolory.

A. Typ szlaku – styl linii

Poszczególnym typom szlaków: pieszemu, rowerowemu, konnemu, narciarskiemu i drodze dla rowerów, przypisano inne style linii pozwalające je od siebie bezproblemowo odróżnić (Emapi 2014d):

Poza „drogą dla rowerów" style linii oparto na przykładzie kategorii szlaku „czerwony". Kolor danego typu szlaku bowiem jest skorelowany z przypisaną mu kategorią. W efekcie szlak pieszy, podobnie jak wszystkie inne typy szlaków, może być zarówno czerwony, jak i niebieski, zielony, żółty czy czarny. Wyjątkiem jest wspomniana wyżej „droga dla rowerów", którą jako szlak odmienny charakterem od pozostałych i niepodlegający kategoryzacji ze względu na kolor przedstawia się zawsze tą samą barwą – brązową.

B. Kategoria szlaku – kolor linii/ikony

Jak już zaznaczono wyżej, każdy typ szlaku może występować również w każdej z kategorii szlaków turystycznych reprezentowanych przez kolory: niebieski, zielony, żółty, czerwony i czarny (Emapi 2014d):

Droga dla rowerów – jak już zaznaczono wcześniej – prezentowana jest zawsze kolorem brązowym:

Ryc. 13.6. Ikony szlaków na mapach Emapi (2014d)

C. Typ szlaku – ikony

W celu zwiększenia czytelności podziału na poszczególne typy szlaków (zwłaszcza w mniejszych przybliżeniach) zastosowano jeszcze dodatkowy, trzeci element wizualizacji, w postaci ikon (ryc. 13.6-7). Każdemu z typów szlaków przypisano symbolizującą go ikonę (Emapi 2014d):

„Droga dla rowerów", zważywszy na jej charakter, oznakowana jest taką samą ikoną jak szlak rowerowy – przy czym podobnie jak styl linii, ikona reprezentująca ten typ szlaków występuje jedynie w kolorze brązowym.

Ryc. 13.7. Szlaki – linie i ikony, opracowanie własne na podstawie Emapi (2014b)

Wszystkie ikony wyświetlają się na szlaku co stały, określony z góry, interwał. Dla klarowności i spójności przekazu ikony te są skorelowane z kategorią, czyli kolorem danego szlaku. W efekcie, podobnie jak same szlaki, każda z powyższych ikon występuje w pięciu wariantach kolorystycznych: niebieskim, zielonym, żółtym, czerwonym i czarnym (a w przypadku ikony z rowerzystą także brązowym).

Szlaki współdzielone

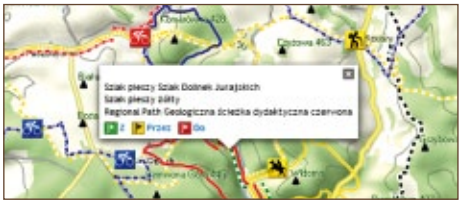
Sytuacją bardzo często spotykaną jest przebieg kilku różnych szlaków (zarówno jeśli chodzi o typy, jak i kategorie) wzdłuż tego samego odcinka dróg czy ścieżek. Gdyby zastosowano „normalny" sposób wizualizacji tras, wszystkie szlaki przebiegające równolegle nakładałyby się na siebie. Na potrzeby mapy turystycznej zmodyfikowano algorytm tak, aby szlaki przebiegające na tych samych odcinkach obrazowane były za pomocą linii znajdujących się obok siebie (ryc. 13.8).

Ryc. 13.8. Szlaki współdzielone, opracowanie autorów na podstawie Emapi (2014b)

Takie rozwiązanie pozwala na łatwe i szybkie rozeznanie się w sytuacji nawet w przypadku zbiegania się wielu różnych szlaków.

Okna informacyjne

Zarówno styl linii, ikona, jak i kolor mówią wiele o szlakach. Odpowiadając na pytania: jaki to typ i kategoria szlaku, z punktu widzenia użytkowników niosą w sobie podstawową, istotną treść. W skomplikowanych przypadkach szlaków współdzielonych czasami bywają jednak niewystarczające. Nie komunikują również takich informacji szczegółowych, jak nazwa własna szlaku – kluczowych, m.in. w przypadku szlaków regionalnych. Informacje takie użytkownik może uzyskać poprzez dwukrotne kliknięcie na wybrany szlak bądź przypisaną mu ikonę, co spowoduje wywołanie okna informacyjnego (tzw. tooltipu), zawierającego szczegółowe informacje (ryc. 13.9):



Ryc. 13.9. Szlaki – okno informacyjne, opracowanie autorów na podstawie Emapi (2014b)

Wyznaczanie tras po szlakach turystycznych

Uwzględnianie szlaków turystycznych przez algorytmy wyznaczania tras było kolejnym etapem rozwoju mapy turystycznej Emapy. Choć efektów jeszcze nie widać na Emapi.pl, to prace nad tą istotną dla wielu użytkowników mapy funkcjonalnością dobiegają już końca. Po stronie programistycznej są w dużej części ukończone, co pozwala pokrótce opisać to, jak funkcjonalność taka będzie docelowo wyglądała.

Wyznaczanie tras z preferowaniem szlaków turystycznych zmienia domyślny sposób przebiegu takich tras. Obok standardowej sieci drogowej opracowany algorytm uwzględnia wybrane przez użytkownika preferencje i jeżeli to możliwe przekierowuje trasę na ścieżkę danego typu. Realizacja takiego algorytmu wymagała nie tylko uwzględnienia szlaków w sieci dróg, ale również zdefiniowania punktów styku tych danych i określenia typowych prędkości przemieszczania się po szlakach (w celu wyznaczenia trasy „optymalnej").

W efekcie użytkownik Emapi.pl, oprócz dotychczasowych sposobów poruszania się (pojazd, komunikacja miejska, pieszy), będzie miał do dyspozycji tzw. turystyczny tryb wyznaczania tras. Tryb ten będzie oferował możliwość wyznaczania trasy po szlakach pieszych, rowerowych, konnych i narciarskich na wspomnianej wyżej zasadzie preferowania szlaków turystycznych, tj. jeżeli w pobliżu trasy wyznaczonej od punktu A do B będzie znajdował się szlak odpowiedni dla danego trybu poruszania się (np. szlak rowerowy dla trybu rowerowego), wówczas algorytm wyznaczania tras będzie preferował ów szlak.

Rozwiązanie to będzie uzupełnieniem i rozwinięciem dotychczasowych możliwości mapy turystycznej autorstwa Emapy.

13.1.4. Projekt GPSwielkopolska

Ryc. 13.10. GPSwielokopolska, fot. A. Kaleniewicz

W roku 2004 na rynek weszły odbiorniki GPS firmy Garmin z serii 60c, co zrewolucjonizowało rynek nawigacji „outdoorowej". Po raz pierwszy amerykański producent, mający praktycznie monopol na rynku w Stanach Zjednoczonych, ale także bardzo silną pozycję w Europie, zaproponował model łączący w sobie parametry sprzętu dotychczas zarezerwowanego dla profesjonalistów, z prostotą obsługi, kompaktowymi rozmiarami i (stosunkowo) dostępną ceną. Rowerzyści, którzy wśród turystów są najbardziej podatni na technologiczne nowinki, zaczęli wymieniać swoje niewielkie, nieporęczne i skomplikowane w obsłudze, a poza tym w większości wyposażone w monochromatyczne wyświetlacze eTrexy na (wtedy) dużo nowocześniejsze „sześćdziesiątki". Towarzyszył temu skokowy wzrost zainteresowania nawigacją satelitarną w Internecie, co przejawiło się w powstaniu dużej liczby stron, oferujących amatorom dzielenie się śladami GPS przebytych tras.

Trend ten nie ominął także pracowników Departamentu Sportu i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, którzy już od 2001 r., jako zwolennicy turystyki aktywnej, rozwijali projekt pod nazwą Wielkopolski System Szlaków Rowerowych (WSSR). Ambitne i nowatorskie – jak na ówczesne czasy – przedsięwzięcie do 2014 r. zamknęło się w długości około 1800 km jednolicie oznakowanych tras, opisanych w atrakcyjnej wizualnie i niezwykle praktycznej serii atlasów, wzorowanych

na wydawnictwach z Niemiec. W 2006 r. marszałek województwa wielkopolskiego wyraził zgodę na zakup dwóch odbiorników z serii Garmin 60 CSx. Wielkopolski System Szlaków Rowerowych, liczący wówczas blisko 1500 km, został praktycznie w trakcie półtora miesiąca przejechany i „strakowany", a ślady w formacie gpx zostały zamieszczone do pobrania na stronie Urzędu Marszałkowskiego (www.umww.pl). Ku dużemu zaskoczeniu samych autorów pomysłu, stoisko na targach Tour Salon w Poznaniu w 2007 r. oraz towarzysząca mu konferencja prasowa cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, a pomysł zamieszczenia śladów GPS na oficjalnej stronie samorządu terytorialnego przedostał się nie tylko do mediów branżowych, ale także do „mainstreamowych". Okazało się, że temat nawigacji satelitarnej jako narzędzia promocji regionu został wykorzystany po raz pierwszy w sposób oficjalny, dotąd była to domena wyłącznie wąskiego grona zainteresowanych użytkowników specjalistycznych forów internetowych.

Ryc. 13.11. GPSwielokopolska, zbieranie śladów GPS na wodzie, fot. A. Kaleniewicz

W trakcie trwania wspomnianej edycji targów Tour Salon doszło do rozmów pomiędzy pracownikami Departamentu Sportu i Turystyki wielkopolskiego urzędu marszałkowskiego z jednym ze współautorów darmowych map nawigacji satelitarnej (UMP), związanym z polskojęzycznym forum internetowym Garmina (www.garniak.pl), który zaproponował nieodpłatną konwersję cyfrowej mapy V-map level 2 (znajdującej się od jakiegoś czasu w dyspozycji marszałka województwa wielkopolskiego) na format zgodny z „outdoorowymi" odbiornikami firmy Garmin. Gdy została pokonana ostatnia bariera w postaci uzyskania zgody właściciela praw do bardzo drogiego, komercyjnego

kompilatora do konwersji plików map cyfrowych do formatu GPS na jednorazowe darmowe udostępnienie go do stworzenia odpowiedniej mapy (tutaj efekt końcowy w postaci d a r m o w e j mapy był kluczowym argumentem), nic już nie stało na przeszkodzie, aby nowatorska mapa, tym razem już pod nowym szyldem projektu GPSwielkopolska, stała się hitem wielkopolskiego stoiska podczas targów Tour Salon w 2008 r.

Ryc. 13.12. GPSwielokopolska, oznaczanie punktów GPS na mapie, fot. A. Kaleniewicz

Mapa GPSwielkopolska nie jest ideałem. Brak jej chociażby funkcji „routingu" (automatycznego wyznaczania trasy), która zbliżyłaby jej funkcjonalność do map stosowanych w urządzeniach do nawigacji samochodowej. Routing jest możliwy tylko dla śladów szlaków rowerowych WSSR zintegrowanych z plikami mapy. Jej aktualność także pozostawia wiele do życzenia. Jednorazowa zgoda na nieodpłatne użycie kompilatora oznacza, że ostatnie zmiany w treści mapy datowane są na 2008 r., brakuje więc sporej części autostrady A2, a także dróg ekspresowych i obwodnic powstałych przed mistrzostwami Euro 2012. Nazwy, stosowane w bazie danych omawianej mapy, nie mają polskich znaków, a kolory nie są dostosowane do rozszerzonej gamy kolorystycznej najnowszych Garminów, chociażby tych z serii 62. Tak czy inaczej, darmowa mapa o skali bazowej 1 : 50 000 i potężnej bazie danych (i tak stanowiącej zaledwie niewielką część oryginalnej V-mapy; ten krok podyktowany został możliwościami kalkulacyjnymi ówczesnych garminowskich „sześćdziesiątek") stanowi unikat nie tylko w skali kraju, ale także Europy. Zainteresowanym specjalistom, chociażby z Niemiec, do dziś trudno jest uwierzyć w to, że mapa powstała przy zerowym zaangażowaniu środków budżetowych, przy pomocy jednego zaledwie informatyka, który zgodził się na poświęcenie sporej ilości wolnego czasu dla stworzenia pro publico bono czegoś, co jeszcze przez jakiś czas będzie „wzorcem metra z Sevres" dla twórców map GPS – zarówno tych ideowych, jak i komercyjnych. Publikacja darmowej mapy GPS spotkała się z nader chłodnym przyjęciem. Nic dziwnego – gwałtownie malejący popyt na tradycyjne wersje map i planów miast spowodował, że branża kartograficzna upatrywała szansy w utrzymaniu się na rynku w komercjalizacji cyfrowych wersji swoich map. Publikacja mapy GPSwielkopolska właściwie przekreśliła te nadzieje.

Targi Tour Salon w 2009 r. stały się okazją do rozszerzenia oferty tematycznej projektu GPSwielkopolska o przewodnik dla turystów zmotoryzowanych. Tym samym rozpoczęła się era współpracy z podwykonawcami, kończąc nieinwestycyjny rozdział w historii rozwoju projektu. Jednak popularność, którą zyskał on w poprzednich latach sprawiła, że do dziś kwoty, przeznaczane na realizację nowych pomysłów nie należą do wygórowanych. Wiele firm chce się wypromować poprzez chociażby samą współpracę w ramach projektu, który odmienił myślenie o zastosowaniu nawigacji satelitarnej w turystyce.

W Wielkopolsce wytyczonych jest kilkanaście samochodowych szlaków turystycznych. Poznać je można po brązowych tablicach informujących o atrakcjach znajdujących się w pobliżu. Ich uzupełnieniem jest mobilny informator. Pilotażowo opracowane zostały dwie najpopularniejsze trasy: Szlak Piastowski oraz Trasa Kórnicka.

Szlak Piastowski jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych tras turystycznych w Polsce. Początki państwa polskiego i okres władania piastowskiej dynastii od lat rozpalają wyobraźnię kolejnych pokoleń. Nie bez znaczenia jest również fakt, że na trasie spotkać można wiele interesujących miejsc bezpośrednio niezwiązanych z tematyką szlaku. Cały szlak przebiega przez województwo wielkopolskie i kujawsko-pomorskie. Szlak Piastowski najprężniej funkcjonuje jako trasa wycieczek autokarowych, niemniej warto poznać go również z perspektywy dwóch kółek.

Trasa Kórnicka wyznaczona została w 1998 r. z myślą o turystach zmotoryzowanych. Na jej zwiedzanie najlepiej zarezerwować sobie cały dzień. Szlak ma formę pętli, o łącznej długości około 80 km, rozpoczynającej się i kończącej w Poznaniu. Trasa jest oznakowana za pomocą sześciokątnych brązowych tablic.

Ryc. 13.13. GPSwielokopolska, połączenie szlaku pieszego z rowerowyme, fot. A. Kaleniewicz

Przewodnik prowadzi turystę do wcześniej wybranego miejsca, a po dotarciu do niego umożliwia odtworzenie treści krajoznawczych czytanych przez znanego miłośnikom filmów – Tomasza Knapika. Treści te często są wzbogacane o odgłosy urządzeń przemysłowych, fragmenty utworów muzycznych, poezję, dźwięki instrumentów i inne materiały audio. Zostały one zintegrowane z mapą oraz programem do nawigacji satelitarnej.

Turystyczny przewodnik samochodowy powstał na bazie oprogramowania nawigacji drogowej Navigo 9, opracowanej przez Polskie Przedsiębiorstwo

Wydawnictw Kartograficznych. Specjalna technologia umożliwia wskazanie turystom drogi do danego miejsca oraz odtworzenie treści krajoznawczych dokładnie w tym miejscu, w którym są one interesujące dla turysty.

Pod koniec pierwszej dekady XXI w. stało się jasne, że na rynku urządzeń mobilnych niepodzielnie rządzić będą telefony komórkowe, począwszy od tych najprostszych, poprzez smartfony, na tabletach kończąc. Telefony komórkowe towarzyszą nam każdego dnia. Właściwie trudno wyobrazić sobie życie bez nich. Ułatwiają kontakt, dostarczają rozrywki, a dzięki dodatkowym urządzeniom stają się czymś więcej niż tylko telefonami. Dlaczego nie wykorzystać ich podczas turystycznych wypadów za miasto? Pomocne mogą w tym być mobilne przewodniki. Proste do zainstalowania, łatwe w obsłudze, wygodne i nowoczesne aplikacje pomogą dotrzeć każdemu do ciekawego muzeum, zabytkowych dworów czy odkryć miejsca dawno zapomniane. Ich zalety doceni każdy, kto choć raz skorzysta z ich pomocy.

Ryc. 13.14. GPSwielokopolska, na szlaku cysterskim, fot. A. Kaleniewicz

W 2010 r. projekt GPSwielkopolska wzbogacił się o prosty, ale bardzo funkcjonalny przewodnik po Szlaku Cysterskim, dostępny dla tradycyjnych telefonów działających na platformie Java.

Szlak Cysterski w Wielkopolsce jest tworzony od 1990 r. na mocy decyzji Rady Europy. Ma on przypominać dokonania zakonu utworzonego w 1098 r. we Francji, który oprócz działalności religijnej propagował na całym kontynencie styl życia oparty na zasadzie „módl się i pracuj", a dziś uważany jest za prekursora zjednoczenia Europy. Jego dzieje i osiągnięcia, zwłaszcza dorobek kulturowy, uznano za godne szczególnej uwagi, ochrony i spopularyzowania.

Korzystając z przewodnika w prosty sposób możemy przenieść się w przeszłość, odwiedzając miejsca związane z wszechstronną działalnością zakonni-

ków. W aplikacji opisanych zostało 14 obiektów zlokalizowanych na terenie województw: wielkopolskiego i lubuskiego. Ich prezentacji towarzyszą zdjęcia oraz dźwiękowa i tekstowa informacja. Poszczególne obiekty można wybierać z czytelnego menu lub bezpośrednio ze zintegrowanej mapy. W przypadku braku w telefonie modułu GPS można nadal przewodnik po Szlaku Cysterskim bez problemu używać. Nieaktywne będą jedynie funkcje nawigacyjne, np. lokalizacja naszej aktualnej pozycji. Natomiast zdjęcia obiektów i treści krajoznawcze są zawsze dostępne.

W roku 2011 Departament Sportu i Turystyki po raz pierwszy nawiązał współpracę z poznańską firmą Snowdog, tym razem z celu wspólnego opracowania aplikacji dla smartfonów i tabletów – mobilny informator Wielkopolska – atrakcje turystyczne zawiera opisy (m.in. historię, dostępność, ceny biletów) oraz zdjęcia ponad 200 wielkopolskich atrakcji turystyczno-krajoznawczych. Wybór poszczególnych atrakcji możliwy jest bezpośrednio z mapy (po kliknięciu na wybrany znacznik pojawia się okno z nazwą obiektu, będące jednocześnie odnośnikiem do szczegółowego opisu), alfabetycznej listy obiektów bądź listy kategorii (grupującej obiekty tematycznie). Dodatkowo aplikacja tworzy listę atrakcji położonych najbliżej użytkownika (kategoria „Blisko mnie").

Użytkownik zalogowany do swojego profilu Facebook może tworzyć listę odwiedzonych miejsc, dodawać własne zdjęcia. Natomiast dostęp do Internetu oraz wykorzystanie wbudowanego modułu GPS pozwala na wyznaczanie trasy dojazdu do wybranego punktu.

Pełna funkcjonalność aplikacji możliwa jest przy połączeniu z Internetem i uruchomionych usługach lokalizacji (dodatkowe opłaty za transmisję danych naliczane są zgodnie z cennikiem operatora). Przy pierwszym uruchomieniu aplikacji zaleca się skorzystanie z sieci Wi-Fi w celu pobrania bazy danych.

Rok 2012 to początek realizacji przez Wielkopolską Organizację Turystyczną, będącą pod merytorycznym nadzorem Departamentu Sportu i Turystyki, projektu promocyjnego tzw. Wielkiej Pętli Wielkopolski (WPW), ponadregionalnej trasy wodnej, obejmującej rzeki Wartę i Noteć oraz łączące je kanały. Wielka Pętla Wielkopolski to szlak żeglugowy o długości blisko 700 km, łączący drogi wodne Polski z rozległą siecią dróg wodnych Europy Zachodniej i Wschodniej. WPW przebiega przez niezwykle atrakcyjne obszary o zróżnicowanym środowisku przyrodniczo-kulturowym.

Opublikowana w 2012 r. aplikacja Wielka Pętla Wielkopolski to mobilny informator zawierający informacje o blisko 600 atrakcjach turystycznych zlokalizowanych w pobliżu szlaku wodnego, w tym m.in. o obiektach zabytkowych, szlakach rowerowych i pieszych oraz obszarach przyrody chronionej. Dostępne są także informacje praktyczne o bazie noclegowej, wypożyczalniach sprzę-

tu wodnego, przystaniach i marinach, jak również o aktualnie odbywających się imprezach. Podróżowanie ułatwia funkcja geolokalizacji na mapie, dzięki której użytkownicy informowani są o wszystkim, co czeka ich na szlaku.

Zapisywanie treści (opisów i map) w pamięci telefonu, umożliwia w każdym momencie przełączenie aplikacji w tryb off-line i korzystanie z niej bez połączenia z Internetem.

Ryc. 13.15. GPSwielokopolska, sprawdzanie śladów z mapą, fot. A. Kaleniewicz

Aplikacja wyposażona jest w planer podróży, który pozwala użytkownikom na samodzielne tworzenie wycieczek po Wielkopolsce w oparciu o zasoby aplikacji. Użytkownicy mogą zapisać swoje własne wycieczki, skorzystać z gotowych propozycji, a także wykorzystać rekomendacje innych użytkowników (dzięki modułowi społecznościowemu).

W opisie każdej wycieczki znajdują się najbardziej przydatne dla turystów informacje: długość wycieczki, średni dzienny koszt oraz średni czas przeznaczony na zwiedzanie każdego dnia. Po przejściu do opisu konkretnych atrakcji w ramach wycieczki, oprócz najciekawszych informacji o danym miejscu, turyście prezentowane są aktualne informacje na temat warunków pogodowych w danym miejscu. Opisane funkcjonalności znaleźć można również na stronie internetowej Wielkiej Pętli Wielkopolski – www.wielka-petla.pl.

Aplikacja oraz strona internetowa powstały w ramach projektu pn. „Kompleksowa promocja markowego produktu turystyki wodnej Wielka Pętla

Wielkopolski" realizowanego przez Wielkopolską Organizację Turystyczną w partnerstwie z 26 samorządami i dwiema instytucjami z terenu Wielkopolski. Projekt był współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013.

W roku 2013 przypadła 95. rocznica wybuchu Powstania Wielkopolskiego. Wydarzenia, które miały miejsce w Wielkopolsce na przełomie 1918 i 1919 r. chwalebnie zapisały się na kartach polskiej historii. Zwycięskie Powstanie Wielkopolskie, mimo że zakończone sukcesem, dość marginalnie funkcjonuje w historycznej wyobraźni przeciętnego Polaka.

Wspomniana rocznica stała się świetną okazją do ponownego nawiązania współpracy z poznańską firmą Snowdog w celu opracowania najnowszej aplikacji w ramach projektu GPSwielkopolska.

Aplikacja zawiera opisy ponad 700 miejsc związanych z Powstaniem Wielkopolskim, tj. muzeów, pomników czy tablic pamiątkowych, położonych na obszarze siedmiu województw. Każdej z lokalizacji towarzyszy fotografia oraz krótka informacja, ułatwiająca odnalezienie jej w terenie. Miejsca opisane w aplikacji uszeregowane są w tematycznych kategoriach (muzea, groby, pomniki, tablice, inne). Ich wyboru można dokonać bezpośrednio z mapy lub list miejsc ułożonych alfabetycznie, bądź w odległości od użytkownika. Dodatkowo aplikacja zawiera propozycje krótszych i dłuższych wycieczek, umożliwiających dotarcie do wybranych lokalizacji.

Użytkownik aplikacji (zalogowany do swojego profilu Facebook) może tworzyć listę odwiedzonych miejsc, dodawać nowe zdjęcia oraz wziąć udział w wirtualnej rozgrywce. W ramach rywalizacji z innymi użytkownikami ma szanse zdobyć wirtualne medale – w zależności od liczby bądź rodzaju odwiedzonych miejsc. Dodatkowo pierwsze 95 osób, które zameldują się (poprzez aplikację „27 Grudnia") w minimum 95 miejscach opisanych w przewodniku, otrzyma strategiczną grę planszową „27 grudnia 1918 – Powstanie Wielkopolskie".

Tym samym projekt GPSwielkopolska połączył w całość dwa światy – wirtualny i realny. Aplikacje mobilne są tym, co aktualnie jest najbardziej poszukiwane na rynku smartfonów i tabletów.

SZLAK JAKO PRODUKT TURYSTYCZNY

14. Szlak jako produkt turystyczny

Szlaki turystyczne w Polsce przeszły długą ewolucję, zarówno w aspekcie organizacyjno-technicznym, jak i funkcjonalnym. Przekształcenia dotyczyły z jednej strony rozwoju metodyki wytyczania tras turystycznych i doskonalenia technik ich znakowania, z drugiej zaś – obejmowały zmiany zadań i ról, jakie miały odgrywać w turystyce.

Biorąc pod uwagę tę ostatnią cechę, szlaki turystyczne można traktować jako:

- **element zagospodarowania turystycznego** – oznakowana ścieżka ułatwiająca turystom wędrówkę w nieznanym terenie, zapewniająca bezpieczne dotarcie do celu;
- **atrakcję turystyczną** – trasy widokowe, krajoznawcze, specjalistyczne etc., wzbudzające zainteresowanie turystów i będące głównym celem podejmowanych przez nich podróży turystycznych;
- **ważną składową produktu turystycznego** touroperatora (produkt turystyczny – impreza/pakiet turystyczny) lub obszaru recepcji turystycznej (produkt turystyczny – obszar);
- **odrębny, samodzielnie funkcjonujący produkt turystyczny – szlak** – skomercjalizowana atrakcja turystyczna o charakterze pasmowym (np. szlak tematyczny) (Stasiak 2007).

Wymienione funkcje szlaków odpowiadają różnym możliwym formom istnienia i funkcjonowania tras turystycznych. Można je też postrzegać jako kolejne etapy rozwoju tej samej trasy: od najprostszej do najbardziej złożonej formy organizacyjnej. Oczywiście, nie zawsze każdy „zwykły" szlak może stać się produktem turystycznym[1]. Nie jest to zresztą konieczne. Różne zadania szlaków turystycznych wynikają przecież ze zróżnicowanych potrzeb i oczekiwań turystów, i to im mają przede wszystkim jak najlepiej służyć (Stasiak 2007).

W rozdziale 4. omówiono już szlaki jako ważny element zagospodarowania turystycznego obszaru, w niniejszym rozdziale analizowane one będą jako

[1] Ale każdy produkt turystyczny – szlak przyczynia się do wzbogacenia zagospodarowania turystycznego obszaru i jest skomercjalizowaną atrakcją turystyczną.

element potencjału turystycznego obszaru, swoista atrakcja turystyczna oraz najbardziej skomplikowana, skomercjalizowana oferta rynkowa – produkt turystyczny – szlak.

14.1. Szlak turystyczny jako element potencjału turystycznego

Mianem potencjału turystycznego określamy wszystkie elementy środowiska geograficznego oraz zachowania człowieka, które mogą być wykorzystane do uprawiania turystyki. Każdy obszar na ziemi dysponuje określonymi (większymi lub mniejszymi, wyjątkowymi bądź powszechnymi itd.) zasobami, które decydują o jego potencjale turystycznym, czyli przydatności do rozwoju turystyki. Potencjał jest podstawą tworzenia, rozwoju i przekształceń produktów turystycznych oraz przestrzeni turystycznej (ryc. 14.1). Nie ma miejsc zupełnie pozbawionych zasobów. Do najważniejszych zasobów strukturalnych obszaru zalicza się: walory turystyczne, dostępność komunikacyjną i zagospodarowanie turystyczne.

Ryc. 14.1. Od przestrzeni do produktu turystycznego,
J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk (2010)

Dotychczasowe rozważania dotyczyły przede wszystkim szlaków turystycznych jako istotnego składnika materialnej bazy turystycznej[2]. Takie podejście można określić mianem instrumentalnego, przedmiotowego. Szlaki w tym ujęciu stają się swoistym narzędziem turystyki poznawczej lub aktywnej

[2] Co do przyporządkowania szlaków turystycznych nie ma wśród naukowców pełnej zgody. Jedni uznają je za element dostępności komunikacyjnej (zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej), inni za część zagospodarowania turystycznego obszaru.

i specjalistycznej. Wytycza się je głównie po to, by ułatwić turyście wędrówkę, doprowadzić go do najcenniejszych obiektów krajoznawczych, umożliwić poznanie interesujących zjawisk przyrodniczych czy antropogenicznych, wywołać określone przeżycia estetyczne, ułatwić aktywne spędzanie wolnego czasu, uprawianie wybranej dyscypliny sportu etc. (Stasiak 2007).

Szlaki turystyczne można jednak traktować podmiotowo – nie jako środek służący do poznania głównych atrakcji obszaru czy też uprawiania rekreacji, ale jako walor lub atrakcję turystyczną samą w sobie.

> **Walor turystyczny** – wszystko to, co leży w sferze bezpośredniego zainteresowania turysty i w większości przypadków decyduje o wyborze miejsca spędzania czasu wolnego (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).
>
> **Atrakcja turystyczna** – walor turystyczny, który zostaje efektywnie wykorzystany przez turystów. Miarą jej znaczenia (rangi) jest siła jej oddziaływania mierzona wielkością i zasięgiem ruchu turystycznego (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

Z tej perspektywy wiele szlaków turystycznych wypadałoby uznać za atrakcje turystyczne. Wzbudzają bowiem autentyczne zainteresowanie turystów – skłaniają ich do opuszczenia domu, stanowiąc główny cel podejmowanych podróży. Ich siła oddziaływania uzależniona jest od posiadanych walorów turystycznych (ich liczebności, oryginalności, wyjątkowości itp.).

Z pewnością chęć pokonania określonej (właśnie tej, a nie jakiejkolwiek innej) trasy może być niezwykle silną motywacją do wyruszenia w podróż. Do najważniejszych motywów (celów) podróżowania po szlakach należy zaliczyć:

- poznawanie świata według pewnego przyjętego klucza (np. szlaki tematyczne);
- aktywny wypoczynek i rekreacja (np. szlaki rowerowe, narciarskie, kajakowe, konne – w tym przypadku liczy się nie tylko gdzie, ale przede wszystkim, w jaki sposób można wędrować);
- doznanie mocnych wrażeń (szlaki umożliwiające uprawianie sportów ekstremalnych, np. canioning, rafting – jw., ale z dużą dawką adrenaliny);
- przeżycia estetyczne – spektakularne trasy widokowe, które zapewniają zapierające dech w piersiach panoramy; zlokalizowane są najczęściej w najwyższych partiach gór (np. Hochalpenstrasse w Austrii, Droga Transfogaraska w Rumunii czy Droga Trolli w Norwegii) lub wzdłuż malowniczego morskiego wybrzeża (np. Magistrala Adriatycka /Jadranska/ w Chorwacji);
- przeżycia religijne (szlaki pielgrzymkowe) – w tym przypadku trud wędrówki wyznaczoną trasą staje się formą medytacji, modlitwy, pokuty czy ofiary, która ma przybliżyć wędrowca do Boga.

Z punktu widzenia masowej turystyki największe znaczenie jako atrakcja turystyczna mają szlaki tematyczne. Są to trasy łączące obiekty i miejsca zwią-

zane z pewną nadrzędną ideą – tematem szlaku. Według tego kryterium wyróżnia się szlaki:

– przyrodnicze, w tym m.in.: krajobrazowe, osobliwości natury,
– kulturowe, w tym m.in.: architektoniczne, historyczne, etnograficzne, przemysłowe (zabytków techniki), biograficzne, literackie/filmowe, oraz
–wiele rodzajów pośrednich, np. kulturowo-przyrodniczych, kulturowo-specjalistycznych itp. (por. rozdz. 3).

Ryc. 14.2. Mapa wybranych europejskich szlaków kulturowych, BPPWK

Przewodni temat szlaku może mieć namacalny, rzeczywisty, realnie istniejący wymiar, np. jednorodny typ obiektów. Do tej grupy tras możemy zaliczyć np. szlaki architektury (drewnianej, gotyckiej, modernizmu, przemysłowej, sakralnej itd.), szlaki zamków (gotyckich, książęcych, piastowskich), szlaki dworów i pałaców (barokowych, klasycystycznych, obronnych), szlaki cmentarzy (wojennych, żydowskich, protestanckich).

Najczęściej jednak idea szlaku obejmuje zarówno elementy materialne, jak i niematerialne. Na szlakach biograficznych spotkamy muzea patrona, domy, w których mieszkał, pomniki mu poświęcone itd., ale znajdziemy się także w miejscach, w których żył czy pracował, choć nie ma już tam po tym pobycie żadnego śladu. Podobnie rzecz wygląda w przypadku wydarzeń historycznych (np. szlak walk), folkloru, obyczajów, gospodarki, tradycyjnych zajęć (np. szlak rękodzieła ludowego), regionalnych produktów (np. szlak wina, sera, mleka).

Tematyka szlaków turystycznych może również wywodzić się ze sfery abstrakcji: pojęć, idei (np. Szlak Pracy Organicznej, „Reformacja – Kontrreformacja", Przenikanie Kultur), fikcji literackiej (np. szlak baśni i legend, postaci literackich). Brak materialnych walorów turystycznych nie jest przeszkodą w stworzeniu szlaku. Jego koncepcja może opierać się na ludowych opowieściach, regionalnych zwyczajach, literaturze związanej z regionem, historycznych wzmiankach o wizycie znanych ludzi, przekazywanych z pokolenia na pokolenie przepisach kulinarnych itp.

Do najpopularniejszych tras tematycznych w Polsce należą szlaki: Piastowski, Orlich Gniazd, Kopernikański, Zamków Piastowskich. Istnieją one już od kilkudziesięciu lat. W ostatnim czasie przybyło jednak wiele nowych szlaków kulturowych, które rozwijają się pomyślnie (zob. rozdz. 14.5).

Różnorodność tematycznych szlaków w Niemczech prezentuje tab. 14.1.

Tab. 14.1. Wybrane tematyczne szlaki turystyczne w Niemczech

Trasa Orańska (Oranier Route)	Niemiecki Szlak Alpejski (Deutsche Alpenstraße)	Niemiecki Szlak Limes (Deutsche Limesstraße)	Romantyczny Szlak (Romantische Straße)
Niemiecki Szlak Zegarów (Deutsche Uhrenstraße)	Niemiecki Szlak Alei (Deutsche Alleenstraße)	Szlak Szwedzki (Schwedenstraße)	Szklany Szlak (Glasstraße)

Niemiecki Szlak Zabudowy Szachulcowej (Deutsche Fachwerkstraße)	Dolnosaksoński Szlak Mleczny (Nieder-sächsische Milchstraße)	Dolnosaksoński Szlak Szparagowy (Niedersäch-sische Spargelstraße)	Niemiecki Szlak Śluz Wodnych (Deutsche Sielroute)
Niemiecki Szlak Kamieni Szlachetnych (Deutsche Edelsteinstraße)	Niemiecki Szlak Motocyklowy (Deutsche Motorradstraße)	Szlak Serowy przez Szlez-wik-Holsztyn (Käsestraße Schleswig-Holstein)	Westfalski Szlak Wiatraków (Westfälische Mühlenstraße)
Niemiecki Szlak Torfowisk (Deutsche Fehnroute)	Historyczny Szlak Wołów (Der Historische Ochsenweg)	Niemiecki Szlak Zabawek (Deutsche Spielzeugstraße)	Szlak Zygfryda i Nibelungów (Nibelun-gen-Siegfriedstraße)
Szlak Romański (Straße der Romanik)	Europejski Szlak Gotycki (Europ. Route Backsteingotik)	Szlak Renesansu Wezerskiego (Straße der Weserrenaissance)	Szlak Idylliczny (Idyllische Straße)
Saksoński Szlak Srebra (Sächsische Silberstraße)	Szlak Hohenzollernów (Hohenzollernstraße)	Niemiecki Szlak Wina (Deutsche Weinstraße)	Szlak Cesarzowej Sisi (Sisi-Straße)

Źródło: J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk (2010).

Drugą ważną grupę atrakcji stanowią szlaki turystyki aktywnej i specjalistycznej. Należą do nich szlaki piesze (zwłaszcza górskie), narciarskie, rowerowe, kajakowe, żeglarskie, konne. Wykorzystując ponadprzeciętne walory przy-

rodnicze obszaru (np. ukształtowanie terenu, akweny, tereny leśne, krajobraz), stwarzają możliwość uprawiania różnych form aktywnego wypoczynku, a w bardziej zaawansowanej postaci również różnych dyscyplin sportu amatorskiego (masowego) w atrakcyjnych krajobrazowo terenach. Przykładami tego typu atrakcji w Polsce mogą być: Orla Perć, Rowerowy Szlak Odry, szlak kajakowy Krutyni, Wielka Pętla Wielkopolski, Transbeskidzki Szlak Konny.

Trochę inny charakter mają specjalistyczne trasy przyrodnicze, przeznaczone np. dla miłośników natury. Umożliwiają one uprawianie turystyki przyrodniczej typu bird watching czy fotosafari. Wśród najpopularniejszych tras tego typu należy wymienić: ścieżkę dydaktyczną „Ptasim Szlakiem" w PN „Ujście Warty", szlaki w Biebrzańskim, Narwiańskim i Białowieskim Parku Narodowym, a także Szlak Bociani na Podlasiu.

14.2. Atrakcyjność turystyczna szlaków

W okresie intensywnego rozwoju ruchu turystycznego zagadnienie oceny atrakcyjności turystycznej szlaków, w tym zwłaszcza szlaków pieszych, jest bardzo ważne i wielopłaszczyznowe. Spowodowane jest to głównie powszechnością tego typu tras, co związane jest z różnorodnymi powiązaniami strukturalno-funkcjonalnymi otoczenia oraz specyfiką środowiska przyrodniczego i kulturowego. Wśród dotychczas opublikowanych opracowań można wyróżnić:

- oceny środowiska geograficznego na potrzeby szlaków pieszych (Drobniak 1979, Sewerniak 1979, 1980a, 1980b, Lorek 2007);
- tradycyjne metody oceny szlaków pieszych (Deja 1982, Kucharska 2006) czy dróg samochodowych (Werner 1978) wykorzystane do oceny szlaków pieszych (Kołodziejczyk 2010);
- metodę oceny potencjału turystyczno-kulturowego szlaku (Rohrscheidt 2009b);
- kompleksową ocenę atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych (Rogowski 2012).

Ponadto powstały liczne formularze oceny szlaków wykonane przez służby ochrony przyrody, organizacje turystyczne i władze lokalne (por. np. *Charte Rando Nature* 2007, *Grille d'évaluation* 2007, 2009, *Méthode d'évaluation*… 2009).

Atrakcyjność turystyczna w odniesieniu do szlaku jest pojęciem złożonym, o którym zdaniem W. Kurka i in. (2007) decydują obiektywnie istniejące warunki przyrodnicze i społeczno-kulturowe oraz ich subiektywny odbiór i ocena przez uczestników ruchu turystycznego. Wynika ona z zespołu cech przyrodniczych i pozaprzyrodniczych, które wzbudzają zainteresowanie i przyciągają turystów. Pojęcie to obejmuje elementy stanowiące podstawę rozwoju wszelkiej aktywności turystycznej i zaspokajania potrzeb turystycznych,

jakimi są zdaniem T. Lijewskiego i in. (2002): ranga walorów turystycznych, dostępność komunikacyjna i możliwości obsługowe urządzeń turystycznych. Na walory turystyczne składają się zróżnicowane cechy i elementy środowiska geograficznego zlokalizowane w sąsiedztwie szlaku, które są postrzegane przez turystę. O dostępności komunikacyjnej decydują możliwości dojścia lub dojazdu publicznymi środkami komunikacji drogowej i kolejowej, a także własnym środkiem transportu. Ostatnią grupę tworzą obiekty bazy noclegowej i gastronomicznej, a także wszelkie urządzenia zlokalizowane wzdłuż szlaku.

Istotną trudnością w ocenie atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych jest jednoczesne uwzględnienie elementów przyrodniczych i antropogenicznych oraz zachowania turysty, będącego efektem subiektywnej oceny, na którą mają wpływ liczne uwarunkowania psychologiczne, kulturowe i ekonomiczne. W związku z tym analizy atrakcyjności są jednak w dużej mierze subiektywne i w podejmowaniu różnych decyzji mogą być traktowane co najwyżej jako element pomocniczy, a nie rozstrzygający.

14.2.1. Ocena atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych M. Kucharskiej

Na podstawie oceny wizualnej atrakcyjności fragmentu szlaku (w oparciu o zdjęcia), wywiadów z członkami PTTK oraz ankietowych badań sondażowych M. Kucharska (2006) dokonała wyboru cech i czynników istotnych dla właściwej oceny atrakcyjności szlaków. Analizie poddano następujące elementy:

- **krętość** – wskaźnik krętości jest to stosunek liczby zmian kierunku przebiegu szlaku do jego długości; zmiany kierunku badano w terenie przy użyciu kompasu; wyróżniono osiem kierunków przebiegu szlaku;
- **deniwelacje** – różnice wysokości między najniższym i najwyższym punktem na określonym odcinku szlaku;
- **pokrycie terenu** – wskaźnik będący stosunkiem długości odcinków szlaku wzdłuż danego pokrycia terenu do długości całkowitej szlaku (w %), osobno brano pod uwagę każdą stronę trasy, następnie sumowano wartości; wyróżniono obszary leśne, łąkowe, polne, przywodne i zabudowane;
- **kontrastowość pokrycia terenu** – procent długości trasy charakteryzujący się występowaniem odmiennego pokrycia terenu po dwóch stronach szlaku;
- **zmienność pokrycia terenu** – wskaźnik będący stosunkiem liczby zmian pokrycia terenu do długości całkowitej szlaku (w %);
- **nawierzchnię dla pieszego** – wskaźnik będący stosunkiem długości odcinków szlaku o danej nawierzchni do długości całkowitej szlaku (w %); wyróżniono pięć rodzajów nawierzchni na szlakach: asfaltową, betonową, brukową, gruntową i piaszczystą;

– **odmianę krajobrazu**[3] – wskaźnik jest stosunkiem długości odcinków szlaku wzdłuż danej odmiany krajobrazu do długości całkowitej szlaku (w %), osobno brano pod uwagę każdą stronę trasy, następnie sumowano wartości;
– **walory przyrodnicze** – wskaźnik jest sumą punktów uzyskanych przez szlak za występowanie wzdłuż jego trasy różnych form i obiektów przyrodniczych, w tym za: rezerwaty, parki krajobrazowe, parki podworskie, pomniki przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, punkty widokowe, zbiorniki wodne, parowy, wydmy, oczka wodne, potoki, głazy narzutowe i mrowiska, podzielonych przez długość szlaku;
– **walory antropogeniczne** – wskaźnik jest sumą punktów uzyskanych przez szlak za występowanie wzdłuż jego trasy różnych obiektów antropogenicznych, w tym za: obiekty archeologiczne (grodzisko), zabytki urbanistyki i architektury (układy przestrzenne miast, budynki miejskie, pałace, wille, dwory, obiekty sakralne, budynki gospodarcze), upamiętnione miejsca historyczne (miejsca bitew, martyrologii z czasów II wojny światowej, cmentarze, samotne mogiły, pomniki, obeliski, tablice pamiątkowe, miejsca związane z wybitnymi ludźmi), zabytki techniki (obiekty przemysłowe, budowle hydrotechniczne), muzea, zbiory i obiekty kultury ludowej (kapliczki i krzyże), podzielonych przez długość szlaku;
– **dostępność komunikacyjną** – wzięto pod uwagę czas dojazdu, liczbę linii transportu w przypadku dostępności zewnętrznej oraz liczbę i rozmieszczenie punktów umożliwiających włączenie się do szlaku w przypadku dostępności wewnętrznej;
– **oznakowanie** – do analizy oznakowania brano pod uwagę liczbę błędów;
– **tablice informacyjne** – wskaźnik informacji krajoznawczej, będący stosunkiem sumy tablic z informacją i informacji zawartej na tablicach pamiątkowych do liczby punktów, w których powinny znajdować się tablice;
– **miejsca postojowe** – wskaźnik jest sumą punktów uzyskanych przez szlak za różne rodzaje miejsc postojowych, podzielonych przez jego długość;
– **bazę paraturystyczną** – wskaźnik jest sumą punktów uzyskanych przez szlak za przydrożne restauracje, bary i zajazdy, sklepy, kioski, budki telefoniczne i kosze na śmieci, podzielonych przez jego długość.

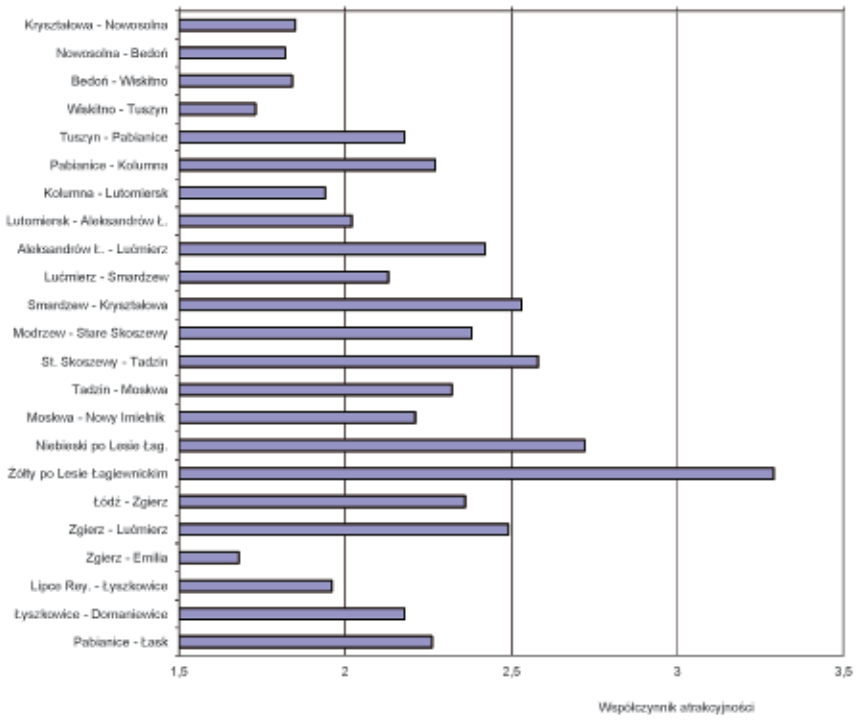
Pominięto inne cechy, które w zależności od preferencji potencjalnego użytkownika mogą podnosić atrakcyjność szlaków, bądź też obniżać ją, jak np.

[3] Wydzielono 22 odmiany krajobrazu: otwarty równinny, otwarty falisty, równinny z pojedynczymi drzewami i krzewami, falisty z pojedynczymi drzewami i krzewami, równinny z grupami drzew, falisty z grupami drzew, równinny z zakrzaczeniami, falisty z zakrzaczeniami, otwarty równinny z zabudowaniami, otwarty falisty z zabudowaniami, leśny dostępny, leśny trudnodostępny, falisty leśny dostępny, przywodny, działkowy, zamknięty ścianą lasu, izolujący, parkowy, niemiejski – zabudowa rozproszona, niemiejski – zabudowa zwarta, miejski typu B, miejski typu A.

maksymalne nachylenie terenu czy długość szlaku. Nie uwzględniono szerokości szlaku, ponieważ opinie respondentów były bardzo zróżnicowane, czy też rozwinięcia szlaku, jako że nie istnieją trasy mające kształt pętli[4].

W zaproponowanej metodzie wyróżniono dwa główne etapy. **Etap I to bonitacja wstępna** każdego z 14 wymienionych elementów. Na tym etapie brano pod uwagę albo wielkość danego zjawiska mającego wpływ na atrakcyjność (przykładowo krętość), albo też wykorzystywano opinię respondentów do określenia atrakcyjności danej cechy występującej na szlaku (przykładowo pokrycie terenu).

Dla każdego elementu, na podstawie wartości liczbowych uzyskanych przez szlaki, ustalano cztery klasy. Brak występowania zjawiska na szlaku nie był klasyfikowany. Klasa każdego z ocenianych elementów, w której znalazł się szlak, stanowiła jednocześnie liczbę punktów przyznawanych tej trasie i określała jej atrakcyjność ze względu na wybrany element. Punkty te były wynikiem I etapu bonitacji punktowej.



Ryc. 14.3. Atrakcyjność turystyczna szlaków Oddziału Łódzkiego PTTK, M. Kucharska (2006)

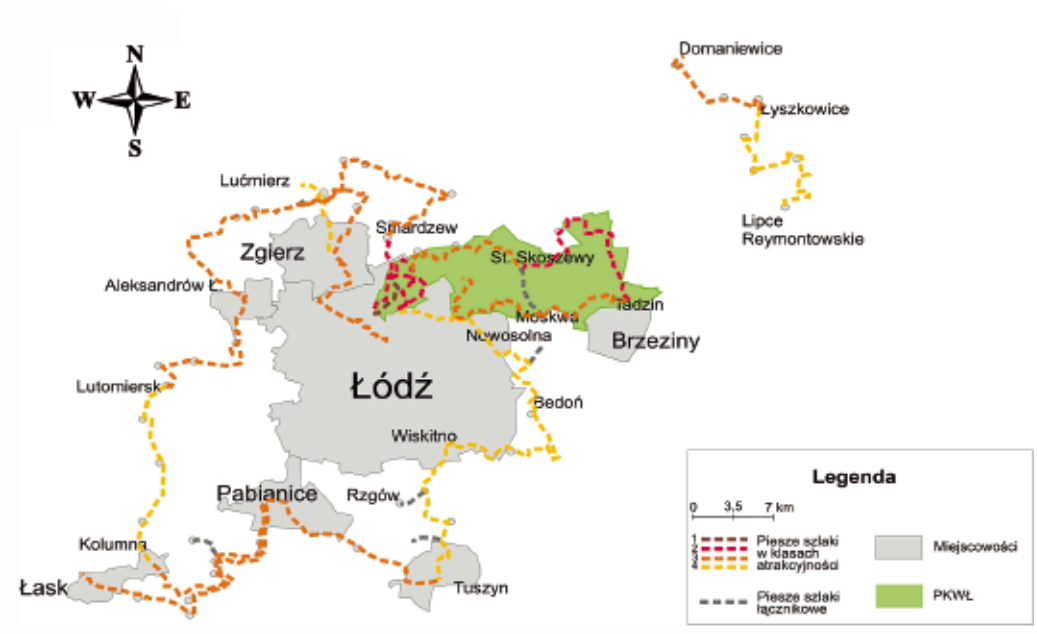
[4] Ta cecha podnosiłaby ich atrakcyjność ze względu na możliwość wykorzystania samochodu do dotarcia na szlak.

II etap bonitacji punktowej to nadanie poszczególnym elementom wag procentowych. Wagi nadawane były na podstawie własnych doświadczeń autorki, a także rozmów z członkami PTTK.

W pierwszej kolejności określono wagi elementów wpływających na atrakcyjność szlaków. Następnie liczbę punktów uzyskanych przez daną trasę za element wpływający na jej atrakcyjność (wyniki I etapu) mnożono przez odpowiadającą mu wagę procentową. Po dokonaniu obliczeń dla wszystkich 14 elementów sumowano je z osobna dla każdego szlaku, otrzymując wynik będący wskaźnikiem jego atrakcyjności.

Przedstawioną metodą oceniono atrakcyjność 23 szlaków pieszych administrowanych przez Łódzki Oddział PTTK. Na podstawie przeprowadzonej oceny wyodrębniono cztery kategorie szlaków: szlaki bardzo atrakcyjne, szlaki atrakcyjne, średnio atrakcyjne i mało atrakcyjne. Wyniki bonitacji ujęto w formie wykresu (ryc. 14.3) i mapy (ryc. 14.4).

Zdecydowanie najatrakcyjniejszym szlakiem okazał się szlak żółty po Lesie Łagiewnickim (w granicach administracyjnych Łodzi). Zajmował on czołowe miejsca w klasyfikacji dziewięciu elementów branych pod uwagę w ocenie atrakcyjności (krętość, pokrycie terenu, nawierzchnia, odmiana krajobrazu, walory przyrodnicze i antropogeniczne, tablice informacyjne, miejsca postojowe i baza paraturystyczna). Cechuje go także dobre oznakowanie i dostępność komunikacyjna.



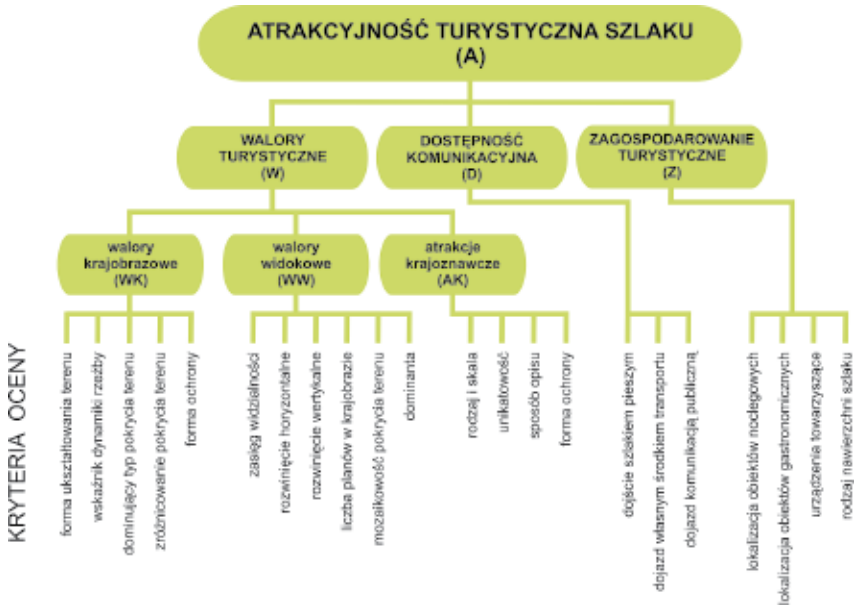
Ryc. 14.4. Atrakcyjność szlaków Oddziału Łódzkiego PTTK, M. Kucharska (2006)

Do drugiej klasy atrakcyjności zaliczono tylko trzy trasy: niebieską po Lesie Łagiewnickim, Stare Skoszewy – Tadzin i Smardzew – Kryształowa. Tak więc za atrakcyjne uznano wszystkie szlaki prowadzące przez Las Łagiewnicki i jeden fragment po Parku Krajobrazowym Wzniesień Łódzkich (PKWŁ).

Ponad połowa szlaków należy do trzeciej klasy atrakcyjności, zaś jako mało atrakcyjne zakwalifikowano aż siedem tras. Za najmniej atrakcyjne uznano szlaki Zgierz – Emilia i Wiskitno – Tuszyn, rzadko wiodące przez obszary leśne, doprowadzające do niewielu atrakcji przyrodniczych i antropogenicznych, a także cechujące się słabym zagospodarowaniem turystycznym.

14.2.2. Kompleksowa ocena atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych M. Rogowskiego

Metoda oceny atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych została opracowana w oparciu o studia literaturowe, liczne konsultacje naukowe z przedstawicielami różnych dziedzin oraz badania opinii ich użytkowników, jakim są turyści i przewodnicy. Elementy i czynniki składające się na procedurę oceny zostały zestawione w 22 kryteria, z podziałem na trzy grupy (rys. 14.4).



Ryc. 14.5. Kryteria oceny atrakcyjności turystycznej szlaku pieszego, M. Rogowski (2012)

Odcinek szlaku o długości 1 km oceniany jest pod względem każdego istniejącego kryterium punktacją w zakresie od 1 do 4 lub w przypadku zagospodarowania turystycznego od 1 do 3. Po zsumowaniu punktów odcinek zostaje

przyporządkowany do jednego z czerech przedziałów, którym przypisywane są tzw. „duże" punkty odnoszące się do małego (I pkt), umiarkowanego (II), dużego (III) lub wybitnego (IV) nasycenia cechy. Procedura ta odbywa się kolejno dla walorów krajobrazowych (WK), widokowych (WW) i atrakcji krajoznawczych (AK), potem ponownie w ten sam sposób dla walorów turystycznych (W), a następnie dla dostępności komunikacyjnej (D) i zagospodarowania turystycznego (Z).

Na walory turystyczne (W) składają się różnorodne cechy środowiska naturalnego oraz atrakcje przyrodnicze i kulturowe oceniane w oparciu o 15 kryteriów podzielonych na trzy grupy: walory krajobrazowe (WK), walory widokowe (WW) i atrakcje krajoznawcze (AK).

Walory krajobrazowe (WK) wynikają z przebiegu szlaku w przestrzeni i stanowią syntezę wszystkich elementów przyrodniczych i antropogenicznych będących we wzajemnym stosunku i oddziaływaniu. Ocena odbywa się w oparciu o pięć kryteriów odnoszących się do odcinków:

1) przebieg w obrębie formy ukształtowania terenu (na potrzeby metody wyróżniono cztery grupy form w trzech strefach krajobrazowych – górskiej, wyżynnej i nizinnej – przy uwzględnieniu zróżnicowania wewnętrznego oraz stopnia odmienności w stosunku do otoczenia);
2) dynamika rzeźby wyrażona wzorem H. Steinhausa (1947, za A. Gadzojanisem 1977), odnosząca się do liczby różnic wysokości (suma podejść i zejść);
3) dominujący typ pokrycia terenu odnoszący się do opinii turystów, że im bardziej dany typ pokrycia jest zbliżony do naturalnego, tym jego walory krajobrazowe są bardziej atrakcyjne;
4) zróżnicowanie pokrycia terenu określone liczbą wydzieleń po jednej lub obu stronach szlaku;
5) przebieg w obrębie powierzchniowych form ochrony przyrody chroniących walory krajobrazowe.

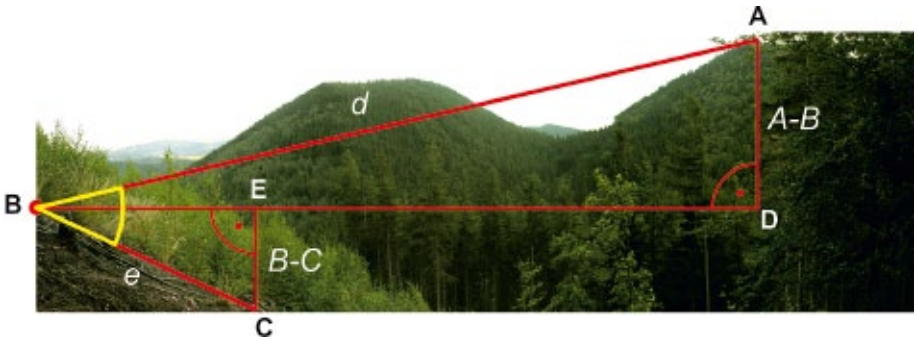
Punktacja odcinka mieści się w przedziale od 4 (1 pkt dla pierwszych czterech kryteriów) do 20 pkt (maksymalna punktacja dla wszystkich kryteriów).

Walory widokowe (WW) związane są z najszerszą panoramą postrzeganą z punktu widokowego na każdym odcinku szlaku. Ich ocenę przeprowadzono w oparciu o sześć kryteriów:

1) zasięg widzialności określający odległość z punktu obserwacji do najdalszego widocznego obiektu topograficznego, wyrażony w km;
2) kąt widoczności poziomej, czyli szerokość rozwinięcia horyzontalnego panoramy, której rozpiętość pozwala na ogląd terenu otaczającego punkt widokowy;

3) kąt widoczności pionowej, tj. wysokość rozwinięcia wertykalnego panoramy, określana jako kąt między kierunkiem na najwyższy widoczny punkt a linią spadku stoku, z którego prowadzona jest obserwacja (ryc. 14.6);
4) liczba planów w panoramie wyznaczona poprzez załomy terenowe oraz lasy i linie drzew;
5) mozaikowość pokrycia terenu wyrażona liczbą wydzieleń w obserwowanej panoramie,
6) dominanta, będąca elementem topograficznym dominującym nad całą kompozycją panoramy.

Obliczenie kąta widoczności pionowej wykonuje się za pomocą funkcji trygonometrycznych. Szukany kąt (ABC) jest sumą dwóch innych wyznaczonych między najwyższym i najniższym punktem w panoramie a punktem obserwacji (ABD i EBC).



Ryc. 14.6. Sposób obliczania kąta widoczności pionowej, M. Rogowski (2012)

Punktacja odcinka mieści się w przedziale od 5 (1 pkt dla pierwszych pięciu kryteriów) do 21 pkt. (maksymalna punktacja dla pięciu kryteriów i 1 pkt dla szóstego).

Atrakcje krajoznawcze (AK) oceniane są na podstawie ich oznaczenia na mapie turystycznej i opisu w reprezentatywnym przewodniku po regionie. Ocena odbywa się w oparciu o cztery kryteria:

1) rodzaj i skala atrakcji, o której decydują wartości poznawcze, naukowe i dydaktyczne obiektu, mające wpływ na jej popularność pośród turystów;
2) unikatowość występowania w przestrzeni geograficznej odnoszącej się do niepowtarzalności w stosunku do innych atrakcji;
3) charakter opisu krajoznawczego atrakcji w reprezentatywnej literaturze przewodnikowej oraz oznaczenie na mapie turystycznej;
4) forma ochrony, którą objęta została atrakcja krajoznawcza, w celu zachowania jej szczególnej wartości i unikatowości.

Z uwagi na uwzględnienie w ocenie punktacji dla wartości atrakcji i ich nasycenia określono wyłącznie minimalną liczbę punktów. Są to 3 pkt. (1 pkt dla pierwszych trzech kryteriów) za istnienie jednej najmniejszej atrakcji turystycznej o unikatowości w skali lokalnej, oznaczonej wyłącznie na rewersie mapy turystycznej regionu.

W końcowej ocenie walorów turystycznych (W) każdemu odcinkowi przyznawane są „duże" punkty za atrakcyjność walorów krajobrazowych (WK), widokowych (WW) i atrakcji krajoznawczych (AK). Po ich zsumowaniu punktacja oscyluje w przedziale od I do XII, co jest podstawą do przyznania „dużych" punktów dla walorów turystycznych (W I, W II, W III, W IV).

W przypadku **dostępności komunikacyjnej** (D) zapewniającej turystom możliwość dotarcia do szlaku różnymi środkami lokomocji, ocena odbywa się w oparciu o 3 kryteria:

1) możliwość dotarcia innymi szlakami pieszymi i ścieżkami dydaktycznymi określana liczbą kierunków, z których można dojść do odcinka;
2) możliwość dojazdu własnym środkiem transportu poprzez sieć dróg jezdnych znajdujących się przy szlaku lub w jego 30-minutowej izochronie pieszej;
3) możliwość dojazdu komunikacją publiczną uwzględniającą liczbę i jakość połączeń z dworca, stacji lub przystanku autobusowego i kolejowego oraz przystanku tramwajowego znajdujących się przy szlaku lub w jego 30-minutowej izochronie pieszej (w przypadku wyciągu krzesełkowego i kolejki linowej określona została jednakowa punktacja).

Gdy brak możliwości bezpośredniego dotarcia do odcinka, wówczas uzyskuje on 0 pkt i można się do niego dostać wyłącznie poprzez sąsiednie odcinki.

Każdy odcinek uzyskuje punktację z przedziału od 1 (1 pkt wyłącznie dla drugiego kryterium) do 16 pkt. (maksymalna punktacja dla wszystkich kryteriów). W dalszej kolejności przyznawane są „duże" punkty zgodnie z równymi przedziałami, odzwierciedlając stopień dostępności komunikacyjnej odcinka szlaku (D I, D II, D III, D IV).

Ocena **zagospodarowania turystycznego** (Z) wiąże się z zaspokajaniem potrzeb związanych z noclegiem, wyżywieniem oraz bezpośrednią obsługą turystów na szlaku, co uwzględniają cztery kryteria:

1) wyposażenie w obiekty noclegowe, biorąc pod uwagę ich lokalizację w stosunku do szlaku;
2) wyposażenie w obiekty gastronomiczne również uwzględniając ich lokalizację w stosunku do szlaku (oceną objęto wyłącznie punkty gastronomiczne w obiektach ogólnodostępnych, a wyeliminowano kuchnie samoobsługowe w schroniskach i kwaterach prywatnych, gdyż umożliwiają jedynie przyrządzanie posiłków we własnym zakresie);

3) stopień wyposażenia i nasycenia w obiekty towarzyszące pełniące różnorodne funkcje (najczęściej informacyjną, edukacyjną i rekreacyjną);

4) dominujący rodzaj nawierzchni szlaku determinujący komfort marszu.

Każdy odcinek szlaku uzyskuje punktację z przedziału od 1 (1 pkt dla wyłącznie ostatniego kryterium) do 12 pkt. (maksymalna punktacja dla wszystkich kryteriów). Następnie przyznawane są „duże" punkty zgodnie z równymi przedziałami, odzwierciedlając stan zagospodarowania turystycznego odcinka szlaku (Z I, Z II, Z III, Z IV).

Końcowa ocena atrakcyjności turystycznej odcinka szlaku polega na zestawieniu „dużych" punktów za walory turystyczne (W I, W II, W III, W IV), dostępność komunikacyjną (D I, D II, D III, D IV) i zagospodarowanie turystyczne (Z I, Z II, Z III, Z IV). Każdy odcinek uzyskuje punktację z przedziału od I do XII pkt. Następnie punkty te przeliczane są przez poniższy wskaźnik wagowy.

$$ATodcinka = W \times 2 + D \times 1 + Z \times 1$$

Uzyskane w ten sposób wartości określają atrakcyjność turystyczną podzieloną na cztery przedziały (tab. 14.2):

A I: odcinek mało atrakcyjny turystycznie,

A II: odcinek umiarkowanie atrakcyjny turystycznie,

A III: odcinek atrakcyjny turystycznie,

A IV: odcinek wybitnie atrakcyjny turystycznie.

Końcowa ocena atrakcyjności turystycznej szlaku pieszego polega na wyciągnięciu średniej wartości dla wszystkich odcinków, co determinuje równoważność odcinków w ocenie.

$$ATszlaku = \sum_{i=0}^{n} A \ ,$$

gdzie AT – ocena atrakcyjności turystycznej odcinka.

Tab. 14.2. Przedziały atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych

Przedziały punktacji oceny atrakcyjności turystycznej szlaku (PKT)	*Słowna ocena szlaku*
2,0–5,0	mało atrakcyjny
5,1–8,0	umiarkowanie atrakcyjny
8,1–11,0	atrakcyjny
> 11,0	wybitnie atrakcyjny

Źródło: Rogowski (2012).

Stosując opisaną metodę oceniono atrakcyjność turystyczną niebieskiego szlaku turystycznego Sokołowsko – Rybnica Mała w Górach Kamiennych (Sudety).

Trzy odcinki szlaku są uznane za mało atrakcyjne (A I):

– dziewiąty (3 pkt.) – na stokach Rogowca, z mało atrakcyjnymi walorami turystycznymi, słabym zagospodarowaniem i brakiem dostępności komunikacyjnej;
– szósty (4 pkt.) – trawersujący stoki Klina i Turzyny, z mało atrakcyjnymi walorami turystycznymi, słabą dostępnością i zagospodarowaniem na poziomie niskim;
– czwarty (5 pkt.) – na stokach Waligóry z mało atrakcyjnymi walorami, słabą dostępnością i średnim stopniem zagospodarowania.

Pięć odcinków jest umiarkowanie atrakcyjnych turystycznie (A II):

– siódmy – przez szczyt Turzyna, oraz dziesiąty (każde po 8 pkt.) – sprowadzający do Rybnicy Małej w Dolinie Rybnej, z atrakcyjnymi walorami turystycznymi (rozległe panoramy i atrakcyjne walory krajobrazowe), średnią dostępnością komunikacyjną oraz średnim (odcinek 10.) i słabym (odcinek 7.) zagospodarowaniem;
– trzeci – prowadzący przez Suchawę, i ósmy – przez Jeleniec, z atrakcyjnymi walorami turystycznymi (rozległe panoramy, atrakcyjne walory krajobrazowe i atrakcje krajoznawcze), średni stopień zagospodarowania i słabą dostępność komunikacyjną, oraz drugi (każde po 9 pkt.) – w obrębie Włostowej i Kostrzyny, z bardzo atrakcyjnymi walorami, słabym zagospodarowaniem i brakiem dostępności.

Dwa odcinki uznane zostały za atrakcyjne (A III):

– pierwszy (11 pkt.) – prowadzący z Sokołowska na stok Włostowej, z atrakcyjnymi walorami turystycznymi, dobrym zagospodarowaniem (obiekty noclegowe, gastronomiczne) i średnim stopniem dostępności komunikacyjnej (dojazd drogą drugorzędną);
– piąty (12 pkt.) – prowadzący przez Przełęcz Trzech Dolin i stokami szczytu Klin, bardzo dobrze zagospodarowany turystycznie (schronisko turystyczne „Andrzejówka" z bufetem, zagospodarowane miejsce odpoczynku, mapy turystyczne, tablice informacyjne i drogowskazy), z atrakcyjnymi walorami turystycznymi (dookólna panorama, zabytkowe schronisko, atrakcyjna krajobrazowo Przełęcz Trzech Dolin) i średnim stopniem dostępności komunikacyjnej (węzeł pięciu szlaków pieszych i dojazd drogą utwardzoną).

Średnia ocena punktowa dla całego analizowanego fragmentu szlaku wyniosła 7,8 pkt. (ryc. 14.7)

Ryc. 14.7. Końcowa ocena atrakcyjności turystycznej odcinków szlaku w Górach Kamiennych, M. Rogowski (2012)

14.3. Definicja i elementy składowe produktu turystycznego – szlak

Dopiero na początku XXI w. zaczęto w Polsce traktować szlaki turystyczne jako specyficzny rodzaj produktu turystycznego (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2002, 2005, Styperek 2004, Krupa, Koneweczka 2005, Droga szlaku lokalnego… 2006).

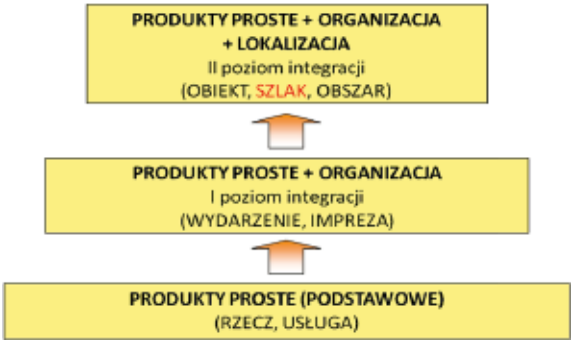
> Produkt turystyczny – zbiór użyteczności związanych z podróżami turystycznymi, czyli dostępne na rynku dobra i usługi turystyczne umożliwiające ich planowanie, odbywanie, przeżywanie i gromadzenie doświadczeń z nimi związanych (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2005).

J. Kaczmarek, A. Stasiak i B. Włodarczyk (2005) wymieniają szlak jako jeden z siedmiu podstawowych rodzajów produktów turystycznych. Są to produkty proste (podstawowe): usługa i rzecz, oraz skomponowane z nich produkty złożone: impreza (pakiet turystyczny), wydarzenie, obiekt, szlak i obszar. Wszystkie tworzą hierarchiczną piramidę kategorii produktów (ryc. 14.8).

Produkt turystyczny – szlak usytuowany jest najej szczycie, na drugim, najwyższym poziomie integracji. Znalazł się wśród najbardziej skomplikowanych produktów, wymagających nie tylko integracji organizacyjnej (połączenia w jedną spójną całość produktów cząstkowych), ale także przypisanych do konkretnej lokalizacji w przestrzeni geograficznej.

Produkt turystyczny – szlak jest szczególnym przypadkiem produktu turystycznego miejsce (o charakterze liniowym, pasmowym, strefowym). Składa

się z szeregu „miejsc" lub „obiektów" związanych z pewną nadrzędną ideą, połączonych ze sobą wytyczoną, zwykle oznakowaną, trasą (pieszą, wodną, samochodową itd.) oraz z różnorodnej infrastruktury turystycznej zlokalizowanej wzdłuż szlaku (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2005).



Ryc. 14.8. Piramida kategorii produktów turystycznych, J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk (2005)

Wyjątkowość szlaku jako produktu charakteryzuje kilka jego specyficznych cech. Szlak jest:

- **zdeterminowany przestrzennie** – i to podwójnie: 1) jego tematyka, charakter, przebieg itd. wynikają z określonego dziedzictwa i zasobów („bogactwa") danego obszaru, 2) może być produkowany i konsumowany tylko w tym jednym jedynym miejscu na świecie;
- **złożony** – stanowi konglomerat produktów prostych, połączonych w jedną całość wieloaspektowymi powiązaniami i relacjami;
- **multiwytwarzalny** – ma wielu wytwórców – producentów pojedynczych dóbr i usług (z reguły są to odrębne podmioty gospodarcze);
- **synergiczny** – powiązanie wielu atrakcji w jedną trasę tworzy zupełnie nową jakość: kompleksowa oferta znacząco podnosi zadowolenie i satysfakcję turystów; następuje integracja i aktywizacja całego obszaru, dodatkowo współpraca wielu podmiotów kreujących produkt zmniejsza koszty jego przygotowania i promocji, zwiększając zarazem szanse rynkowego sukcesu (Stasiak 2006).

Z zaprezentowanej definicji wynika, że produkt turystyczny – szlak jest zbiorem różnych elementów, powiązanych jednak z jego podstawową koncepcją, podporządkowanych głównemu pomysłowi na produkt, zaspokajających określone potrzeby turystów. Ideą spajającą zestaw „miejsc" i „obiektów" może być m.in.:

a) tematyka szlaku, np. architektura, historia, technika, folklor, literatura, kulinaria, produkty regionalne, zajęcia mieszkańców, znane postacie;
b) sposób wędrowania – rodzaj turystyki, np. rowerowa, kajakowa, konna;
c) motywy – cele podróżowania, np. poznawanie świata, aktywny wypoczynek, przeżycia religijne (Stasiak 2006).

Podstawą kreowania szlaku jest zawsze dziedzictwo (szeroko rozumiane, zarówno przyrodnicze – będące wytworem sił przyrody, jak i antropogeniczne, które powstało w wyniku działalności człowieka). Drugi ważny element sta-

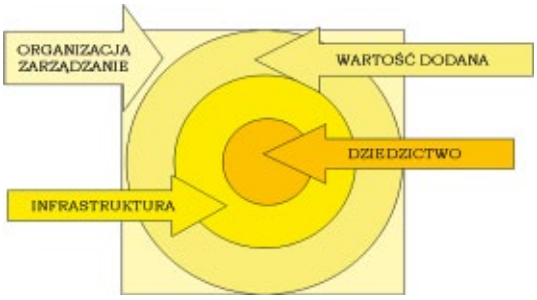
nowi odpowiednia, umożliwiająca komfortowe wędrowanie, infrastruktura. Niezwykle istotna jest też tzw. wartość dodana, czyli wykreowane przez specjalistów od marketingu elementy symboliczne (istniejące w sferze psychologicznej) – atrybuty obszaru przynoszące turystom określone satysfakcje psychiczne. Zalicza się do nich m.in.:

– **pomysł** na produkt – główną ideę szlaku,
– **program identyfikacji** (nazwa, logo, reklama),
– **wizerunek** obszaru,
– **stereotypy** o nim, kojarzone z nim wartości etc.

Aby można było mówić o w pełni wykształconym produkcie niezbędna jest jeszcze sfera organizacji i zarządzania (ryc. 14.9).

Oczywiście, nie każdy szlak turystyczny – nawet jeśli posiada omówioną strukturę – od razu jest produktem. Za skończony, kompletny produkt uznamy odpowiednio przygotowaną gotową ofertę rynkową, która:

1) posiada identyfikację werbalną i graficzną (nazwa, logo, slogan);
2) stanowi pewien spójny zestaw (pakiet) dóbr i usług;
3) została skomercjalizowana, tzn.:
– jest skierowana do konkretnego segmentu docelowego (jednego lub kilku),
– zaspokaja określone potrzeby tej grupy turystów (dostarcza im określonych korzyści, satysfakcji, przeżyć, emocji itp.),
– ma swoją cenę (obiecane doświadczenie dostępne jest za określoną cenę),
– jest w sposób spójny i przemyślany promowana oraz dystrybuowana na rynku docelowym.



Ryc. 14.9. Struktura produktu turystycznego szlak, J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk (2010)

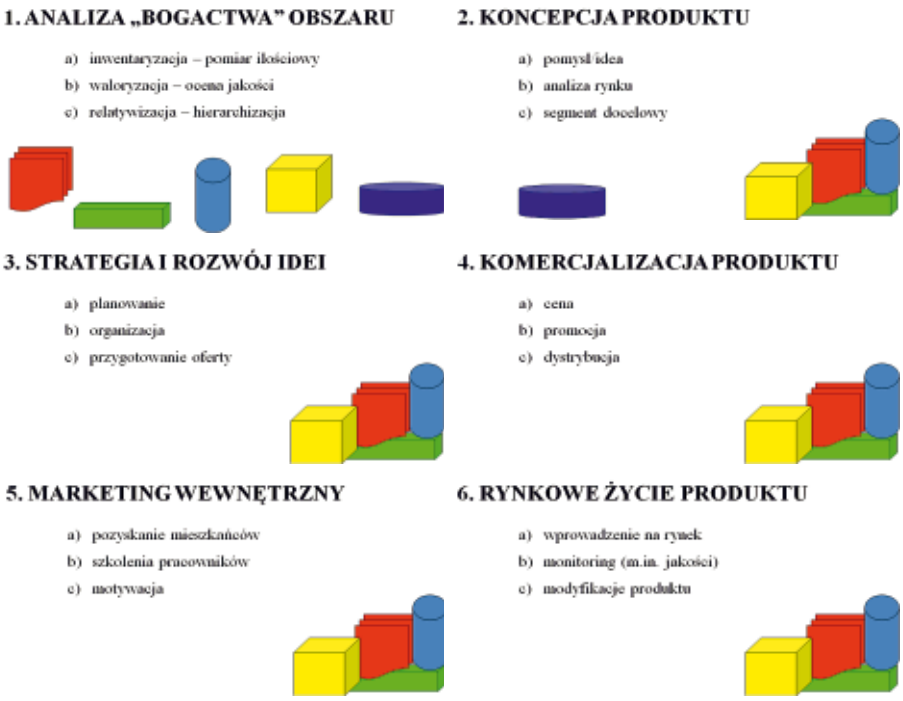
Bez komercjalizacji szlak pozostaje tylko wyznaczoną trasą, zespołem obiektów, propozycją niemającą rynkowego znaczenia (Kruczek 2006).

Proces tworzenia produktu turystycznego – szlak jest oczywiście złożony i każdorazowo przebiega w trochę inny sposób, w zależności od lokalnych uwarunkowań (np. zasobów obszaru, barier rozwoju). Tym niemniej, pewne działania i przedsięwzięcia są powtarzalne i można je przedstawić w postaci uproszczonego uniwersalnego modelu. Sześć podstawowych etapów kreowania sieciowego produktu turystycznego[5], jakim jest również szlak, prezentuje ryc. 14.10. Są to:

[5] Sieciowy produkt turystyczny – gotowa do sprzedaży spakietowana oferta, opierająca się o rozproszoną strukturę podmiotów, atrakcji, miejsc, punktów obsługi, obiektów, funkcjonująca jako jedna spójna koncepcja posiadająca wspólny, wiodący, silny wyróżnik (markę) produktu (www.pot.gov.pl).

– analiza zasobów („bogactwa") obszaru;
– opracowanie koncepcji produktu turystycznego;
– przygotowanie strategii działania i rozwój idei;
– komercjalizacja produktu;
– marketing wewnętrzny;
– dbałość o rynkowe życie produktu.

Wymienione etapy ułożone są chronologicznie i stanowią swego rodzaju podpowiedź w zakresie tego, jak krok po kroku budować konkurencyjny produkt turystyczny. Wyjątkiem jest etap piąty (marketing wewnętrzny), który powinien być realizowany równolegle z innymi działaniami (nie da się rozwijać turystyki wbrew mieszkańcom).

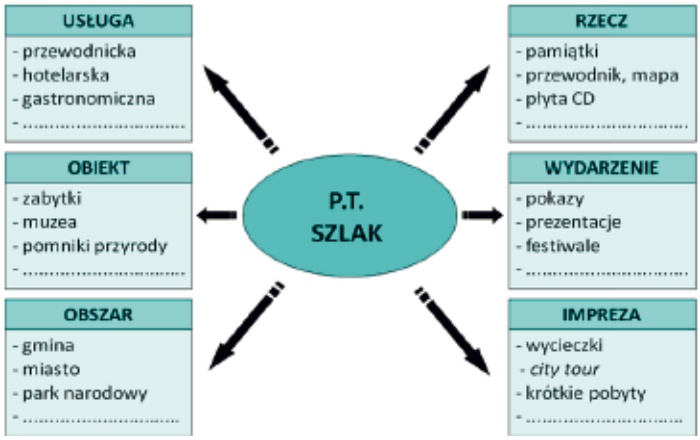


Ryc. 14.10. Etapy tworzenia sieciowego produktu turystycznego, opracowanie autorów

Z rynkowego punktu widzenia całościowy produkt turystyczny – szlak to konglomerat pojedynczych dóbr i usług, z jakich korzystają turyści w trakcie wędrówki. Pełna struktura tak rozumianego produktu może zawierać sześć pozostałych kategorii produktu:

– usługi – noclegowe, gastronomiczne, przewodnickie, informacji turystycznej;

– rzeczy – przewodniki i mapy turystyczne, pamiątki, widokówki, prezentacje multimedialne;
– obiekty – zabytki architektury, techniki, placówki muzealne, obiekty przyrodnicze;
– wydarzenia – pokazy, prezentacje, wydarzenia kulturalne, imprezy rekreacyjne;
– imprezy – lokalne pakiety turystyczne: city tours, wycieczki po okolicy, pakiety pobytowe;
– obszar – miasto, gmina, powiat, park narodowy itp. (ryc. 14.11).



Ryc. 14.11. Elementy składowe produktu turystycznego – szlak, A. Stasiak (2006)

Trochę inne podejście do struktury szlaku tematycznego zaproponował A. Mikos von Rohrscheidt (2010) wyróżniając trzy zasadnicze jego komponenty oraz podając zalecane proporcje między nimi. Są to atrakcje:

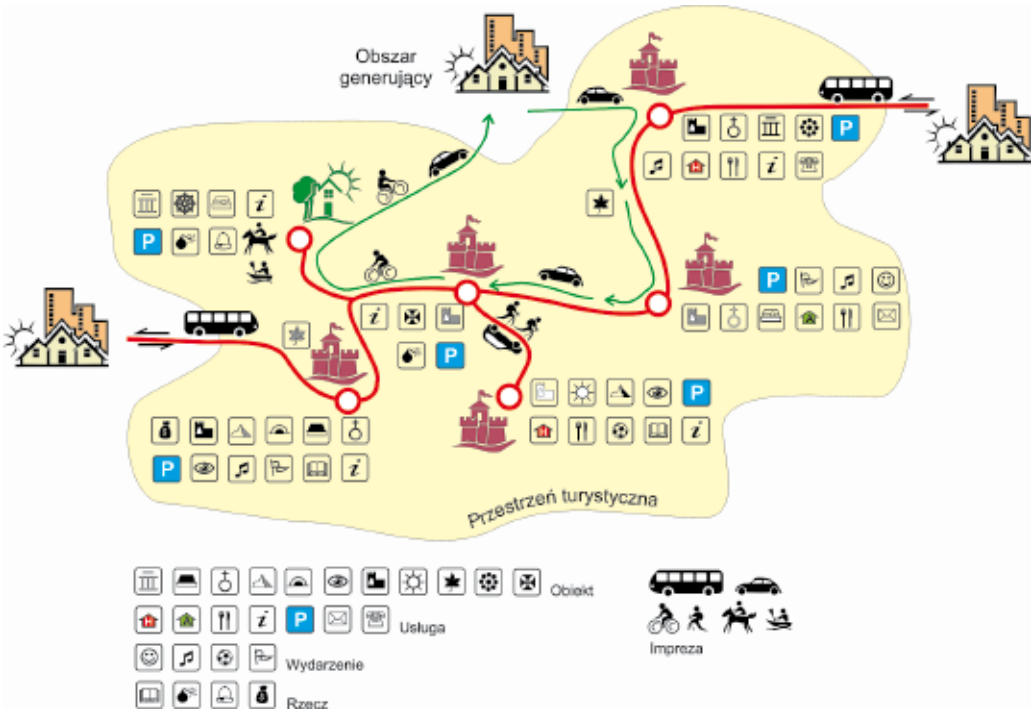
– **pierwotne,** np. miejsca historyczne, zabytki, dzieła sztuki; powinny stanowić co najmniej 50% wszystkich obiektów;
– **wtórne** – do 25%;
– **wykreowane**, np. centra interpretacyjne – do 25%.

Zarówno oryginalne atrakcje, jak i stworzone później na potrzeby turystów są rdzeniem szlaku, decydują o jego tożsamości, wyjątkowości i autentyczności. Rdzeń ten powinien być stały, niezmienny, w większości przypadków stanowi bowiem główny cel podróży turystów.

Tak rozumiany rdzeń szlaku musi być jednak „obudowany" uzupełniającą ofertą, zaspokajającą inne niż poznawcze potrzeby turystów, np. fizjologiczne, wypoczynku, rozrywki, zabawy (ryc. 14.12). Tego typu dobra i usługi mogą oferować komercyjne przedsiębiorstwa działające wcześniej na danym obszarze oraz rów-

nież inne podmioty (organizacje, stowarzyszenia i firmy) specjalnie powołane do obsługi turystów na szlaku. Zróżnicowana baza noclegowa, gastronomiczna i rekreacyjna, sklepy z pamiątkami, wypożyczalnie i warsztaty naprawy rowerów, usługi przewodnickie itd. znacząco uatrakcyjniają i różnicują ofertę szlaku, zachęcając turystów do dłuższego pobytu na nim. Komplementarne usługi nie powinny jednak zdominować podstawowej oferty, gdyż tematyka szlaku ulegnie rozmyciu, przestanie być czytelna i zrozumiała dla przeciętnego odbiorcy. Ale redukowanie produktu turystycznego – szlak jedynie do zbioru większej lub mniejszej liczby produktów cząstkowych (dóbr i usług) byłoby zbyt daleko idącym uproszczeniem. Dlatego, nawiązując do znanej definicji produktu turystycznego S. Medlika (1995), należy przyjąć dwojakie jego pojmowanie.

Produkt turystyczny – szlak w wąskim rozumieniu (*sensu stricto*) to pewien zestaw dóbr i usług, jakie nabywają turyści podczas wędrówki wyznaczoną trasą. W szerszym znaczeniu (sensu largo) zaś jest to kompozycja tego, co turyści robią na szlaku oraz walorów urządzeń i usług, z których w tym celu korzystają. Produkt turystyczny – szlak obejmuje więc „całość przeżytego doświadczenia od chwili opuszczenia domu do chwili powrotu" (Medlik 1995).



Ryc. 14.12. Szlak turystyczny w ujęciu produktowym, opracowanie autorów

Na „całość przeżytego doświadczenia" składają się bardzo różnorodne elementy: emocje i wrażenia powstałe podczas podróży oraz w trakcie zwiedzania

poszczególnych obiektów osobiste kontakty z mieszkańcami, pracownikami branży turystycznej i innymi turystami, przypadkowe drobne zdarzenia, zdobyte nowe doświadczenia i umiejętności, pogoda, ogólna atmosfera wycieczki, wizerunek odwiedzanych miejsc i samego szlaku (stereotypy o nich) itd.

Na zakończenie tej części rozważań należy jeszcze zaznaczyć, że szlaki turystyczne mogą być nie tylko odrębnymi, samodzielnie istniejącymi produktami. Bardzo często wchodzą w skład innych złożonych produktów turystycznych, stanowiąc ich integralną i bardzo istotną składową. Dotyczy to przede wszystkim:

– produktu turystycznego – impreza (pakiet turystyczny), np. tematycznej wycieczki krajoznawczej, pielgrzymki, imprezy turystyki aktywnej – przygotowana przez touroperatora podróż odbywa się, w całości lub częściowo, po istniejącym szlaku, a turyści korzystają z dostępnych na nim dóbr i usług;
– produktu turystycznego – obszar (regionu recepcyjnego), np. szlaków miejskich, regionalnych szlaków tematycznych, sieci szlaków parku narodowego – szlaki te wzbogacają ofertę pobytową na danym terenie, poszerzając dostępny dla turystów wachlarz możliwości wypoczynku i rekreacji.

> **Produkt turystyczny** – **impreza** (pakiet turystyczny) to kombinacja dwóch lub więcej elementów sprzedawanych jako jeden produkt po zryczałtowanej cenie, w której koszty poszczególnych pozycji nie są wyszczególnione. W podróżach i turystyce termin ten używany jest jako synonim podróży zryczałtowanej (inclusive tour) (Medlik 1995).
>
> **Produkt turystyczny** – **obszar** jest szczególnym, zdeterminowanym geograficznie produktem o charakterze powierzchniowym, złożonym z wybranych elementów potencjału turystycznego (lub istniejących produktów prostych) danego obszaru, połączonych nadrzędną ideą decydującą o jego oryginalności, odrębności i atrakcyjności rynkowej (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

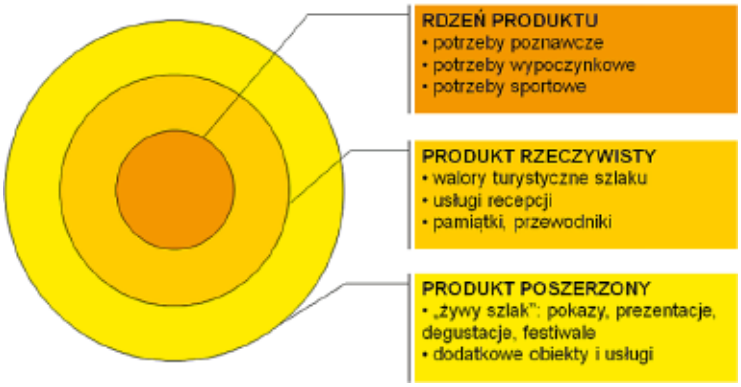
14.4. Wymiary produktu turystycznego – szlak

Uznając szlak turystyczny za pełnoprawny produkt, należy zidentyfikować i scharakteryzować jego strukturę, a przynajmniej jego trzy uniwersalne wymiary (poziomy postrzegania – ryc. 14.13).

Istota produktu (rdzeń produktu, produkt główny) to jego sedno, obejmujące wszelkiego rodzaju potrzeby przejawiane przez turystów decydujące o jego wyborze i zakupie. W przypadku szlaków turystycznych istotą produktu mogą być potrzeby:

– poznawczo-edukacyjne – wynikające z chęci poznawania świata, poszerzania swej wiedzy, przyswajania nowych wiadomości;

– rekreacyjno-wypoczynkowe – sprzyjające regeneracji sił fizycznych i psychicznych (np. poprzez niewielki wysiłek fizyczny, bezpośredni kontakt z naturą, oderwanie od codzienności);
– religijne – pokonywanie odległości zbliża do sacrum dosłownie (cel pielgrzymki) i w przenośni (wędrówka jako modlitwa i poszukiwanie kontaktu z Bogiem);
– sportowe – realizacja hobby, zamiłowań, uprawianie wybranych dyscyplin sportowych i turystyki kwalifikowanej (np. narciarstwa, kajakarstwa);
– doznania mocnych wrażeń – uprawianie sportów ekstremalnych, poszukiwanie adrenaliny, chęć otarcia się o niebezpieczeństwo.



Ryc. 14.13. Wymiary produktu turystycznego – szlak, A. Stasiak (2006)

Produkt rzeczywisty obejmuje wszystkie podstawowe (standardowe) elementy, dzięki którym możliwe jest korzystanie z niego przez turystów. Dla szlaków turystycznych takim niezbędnym zestawem są:

– walory turystyczne (przyrodnicze i/lub antropogeniczne) – przede wszystkim te, które są związane bezpośrednio z główną ideą/tematyką szlaku;
– usługi recepcji – wszystkie usługi umożliwiające i ułatwiające turystom wędrówkę po szlaku, a więc: noclegowe, gastronomiczne, transportowe, informacji turystycznej, przewodnickie itp.;
– pamiątki, przewodniki, mapy turystyczne.

Produkt poszerzony zawiera wszystkie dodatkowe świadczenia wchodzące w skład oferty turystycznej, które co prawda nie są konieczne do istnienia produktu, ale to właśnie dzięki nim staje się on bogatszy i atrakcyjniejszy dla turystów. Produktem poszerzonym w przypadku szlaków turystycznych są wszelkie działania zmierzające do ich „ożywienia", m.in.:

– pokazy i prezentacje (np. pracy rzemieślników, artystów, działania maszyn i urządzeń);
– degustacje (np. potraw regionalnych, lokalnych specjałów);

– organizacja imprez kulturalnych (np. koncertów, festiwali, spektakli teatralnych, inscenizacji wydarzeń historycznych);
– organizacja imprez i wydarzeń turystycznych, takich jak rajdy, zloty, złazy.

Podstawowa oferta (bazująca na głównej atrakcji turystycznej i skoncentrowana wokół przewodniej idei szlaku) powinna być jeszcze „obudowana" szeregiem usług towarzyszących, wzbogacających i uatrakcyjniających pobyt na danym obszarze. Mogą to być różnorodne propozycje biernego i czynnego wypoczynku, zwiedzania obiektów poza szlakiem, oferty kulturalnej, usług dopełniających itd.

Ryc. 14.14. Przykładowy formularz „questu" na Suwalszczyźnie, archiwum autorów

Na początku drugiej dekady XXI w. w Polsce bardzo popularne stały się np. „questy" – nieoznakowane trasy turystyczne służące do interaktywnego odkrywania kulturowego i przyrodniczego dziedzictwa obszaru. Questing to rodzaj gry terenowej, polegającej na wędrówce z mapą, odgadywaniu zagadek (najczęściej w postaci rymowanych wskazówek i łamigłówek) i odnajdywaniu „skarbu". Trasa wyznaczona jest w taki sposób, że umożliwia dotarcie do wielu intrygujących miejsc nieopisanych w przewodnikach i Internecie, a jej ukoronowaniem jest odkrycie skrzynki z pieczątką poświadczającą rozwiązanie „questu" (Wilczyński 2011 – ryc. 14.14).

W skład produktu poszerzonego mogą także wchodzić dodatkowe obiekty i usługi, niezwiązane z tematyką szlaku, ale dołączone do niego ze względu na swoją wartość, unikatowość, atrakcyjność itp.

14.5. Promocja produktu turystycznego – szlak

Wspomniano już, że szlak jest produktem turystycznym niezwykle złożonym i skomplikowanym. Składa się z wielu różnorodnych elementów wytwarzanych przez odrębne podmioty gospodarcze (także stowarzyszenia, samorządy), które kierują się swoimi partykularnymi interesami, realizują niekiedy zupełnie odmienne strategie działania, mają inne rozumienie korzyści itd.

Aby szlak stał się spójnym produktem, konieczne są określone długotrwałe działania podkreślające jedność tego heterogenicznego tworu. Szlak musi mieć swoją nazwę (krótką, łatwą do zapamiętania i jednoznacznie wskazującą ideę) oraz konsekwentnie stosowany system identyfikacji wizualnej (znak graficzny/logo, jednolite oznakowanie trasy i obiektów). Niezbędne są też przemyślane i adekwatne do charakteru trasy działania informacyjno-promocyjne (wydawnictwa reklamowe, promocja na targach, strona internetowa itd.) (Stasiak 2006).

Skuteczna promocja szlaku turystycznego (jako całości, ale i poszczególnych obiektów) jest jednym z najważniejszych zadań koordynatora szlaku. Do niezbędnych działań w tym zakresie należy zaliczyć:

1) opracowanie planu marketingowego i strategii promocji szlaku;
2) stworzenie systemu identyfikacji wizualnej (księga znaku);
3) konkretne, wynikające z przyjętej strategii, działania promocyjne;
4) systematyczną ocenę efektywności promocji;
5) modyfikacje strategicznych i taktycznych działań promocyjnych.

Plan marketingowy i strategia promocji szlaku powinny obejmować m.in.:

– analizę stanu wyjściowego (znajomość i rozpoznawalność obiektów, dotychczasowe działania promocyjne, wizerunek obszaru itp.);
– określenie głównej idei (big idea) i zasadniczych, newralgicznych treści przekazu promocyjnego;
– wskazanie adresatów działań promocyjnych (target);
– pozycjonowanie (określenie wyjątkowych cech produktu, zestawienie korzyści dla turystów – tzw. drabina korzyści, ustalenie USP – Unique Selling Proposition);
– kierunki, sposoby i narzędzia komunikacji;
– elementy obowiązkowe (mandatories) komunikacji;
– proponowany porządek (harmonogram) wdrażania;
– źródła finansowania działań (kampanii) promocyjnych.

Stworzenie **systemu identyfikacji wizualnej** wiąże się z opracowaniem tzw. księgi znaku. Profesjonalna realizacja tego zadania wymaga współpracy m.in. specjalistów z zakresu marketingu, psychologów, artystów plastyków. Dlatego najczęściej zleca się ją wyspecjalizowanym firmom.

Księga znaku musi zawierać projekty graficzne, opisy i wyjaśnienia dotyczące m.in. budowy logo marki, jego kolorystyki, towarzyszącej mu typografii i relacji z otoczeniem, w którym może występować, dopuszczalnych połączeń obrazu ze słowami (nazwa, hasło przewodnie). Tego typu opracowanie powinno składać się co najmniej z trzech części:

– **katalogu elementów bazowych,** który tworzą m.in.: opis budowy znaku, kolorystyka, typografia (nazwa, hasło promocyjne), warianty znaku, wielkość i proporcje, współwystępowanie, pole ochronne znaku, niedopuszczalne zastosowania;
– **katalogu implementacji znaku**, w tym m.in. oznakowanie szlaku (znaki szlaku, tablice informacyjne, drogowskazy), materiały biurowe (wizytówki, papier korespondencyjny, koperty, teczki, zaproszenia itp.), wydawnictwa promocyjne (foldery, ulotki, mapy, przewodniki itp.), ogłoszenia

i reklama prasowa, reklama zewnętrzna[6] (plakaty, bannery, billboardy, citcilighgty, reklama wielkoformatowa itp.), reklama internetowa (strona www samego szlaku, jak i poszczególnych obiektów na nim – kolorystyka, rozmieszczenie i wygląd kluczowych elementów, fanpage na portalach społecznościowych, papeteria poczty elektronicznej, banery internetowe, prezentacje multimedialne), gadżety reklamowe (bilety wstępu, pamiątki, długopisy, czapeczki, kubki, torby, akcesoria turystyczne, dyplomy, certyfikaty itp.);

– **zasad i procedur posługiwania się elementami tożsamości wizualnej** – jednoznacznego określenia, kto zarządza elementami tożsamości wizualnej, kto, kiedy i na jakich zasadach może wykorzystywać wymienione elementy.

Działania promocyjne mogą mieć bardzo różnorodny charakter, wynikający z lokalnych uwarunkowań, specyfiki danego szlaku turystycznego, wielkości budżetu promocyjnego, dostępu do mediów etc.

Ryc. 14.15. Składniki zintegrowanej komunikacji marketingowej, za: http://highoctaneboost.com

Szczegółowy opis wszystkich możliwych działań promujących szlaki turystyczne przekracza ramy tego opracowania. Dlatego zasygnalizowane zostaną jedynie najważniejsze zagadnienia z tym związane. Należy przy tym podkreślić, że współcześnie podejmuje się już nie pojedyncze, wyizolowane działania o charakterze informacyjno-reklamowym, ale dąży się do prowadzenia wielopłaszczyznowej polityki komunikowania się z rynkiem (klientem). Dla

[6] Określana też angielskim terminem *outdoor* lub *out of media*.

podkreślenia jednoczesnego wykorzystywania wielu bardzo zróżnicowanych narzędzi i kanałów komunikacji, często opartych na najnowszych technologiach, mówi się o zintegrowanej komunikacji marketingowej (ang. integrated marketing communication) lub marketingu wielokanałowym (ang. multichannel marketing). Aby strategia ta była efektywna, niezbędne jest wcześniejsze zaplanowanie i celowe powiązanie różnych form przekazywania informacji rynkowych, nie tylko w tradycyjnych mediach, ale również w mediach elektronicznych, a także w szerszym społecznym kontekście (ryc. 14.15).

W przypadku nowoczesnej promocji szlaków turystycznych zespół działań promocyjnych (tzw. *promotion mix*) powinien obejmować m.in.:

- spójny, profesjonalnie przygotowany system oznakowania szlaku (np. turystyczne znaki drogowe) oraz poszczególnych obiektów na szlaku (jednolite tablice informacyjne);
- tradycyjne formy reklamy:
  - materiały drukowane, m.in. przewodniki, mapy, informatory, publikacje popularnonaukowe (ryc. 14.16),
  - reklama zewnętrzna (outdoor, out of media), np. billboardy, citylighty,
  - reklama w mediach tradycyjnych (prasa, radio, TV),
  - gadżety reklamowe;
- działania w zakresie PR:
  - *study tours* dla dziennikarzy, decydentów, touroperatorów,
  - relacje w mediach (newsy, wywiady),
  - kontakty z mieszkańcami, szkołami, branżą turystyczną (w tym współpraca z innymi szlakami),
  - święto szlaku (związane z jego ideą przewodnią);
- udział w targach turystycznych;
- nowoczesne formy komunikacji marketingowej:
  - strony www (szlaku, poszczególnych obiektów, święta szlaku),
  - newsletter, e-mailing,
  - fora dyskusyjne,
  - reklama internetowa,
  - media społecznościowe (NK, Facebook, Twitter, You Tube, Instagram, MySpace, Pinterest, Flickr, fotka.pl),
  - aplikacje na urządzenia mobilne etc.

W dobie powszechnej informatyzacji truizmem jest stwierdzenie, że szlak turystyczny powinien istnieć również w przestrzeni wirtualnej. W pierwszym rzędzie dotyczy to odrębnej, tematycznej strony internetowej, która pełni wiele funkcji, m.in.:

– jest swoistym multimedialnym przewodnikiem po trasie;
– umożliwia wirtualną wędrówkę i zwiedzanie poszczególnych obiektów/atrakcji (ważny element podróży wyobrażonej);
– zawiera wyczerpujące informacje na temat świadczonych na trasie usług (gastronomicznych, noclegowych, komunikacyjnych itd.), a także prezentuje kalendarz wydarzeń;
– umożliwia bezpośrednią rezerwację wybranych usług, a także tworzenie własnych pakietów turystycznych według indywidualnych potrzeb;
– ułatwia kontakt z podmiotem zarządzającym szlakiem, np. w celu uzyskania szczegółowych informacji, przesłania (pocztą tradycyjną lub elektroniczną) dodatkowych materiałów promocyjnych (Stasiak 2006).

Ryc. 14.16. Stylizowana mapa Szlaku Polskich Zamków Gotyckich, materiały reklamowe szlaku

Nowoczesna strona internetowa może oferować jeszcze wiele innych dodatkowych funkcjonalności, np. odtwarzanie prezentacji multimedialnych, filmów wideo, muzyki, podgląd widoków z kamer zamontowanych w terenie, panoramy 360°, profile trasy, interaktywne gry edukacyjne, możliwość pobrania audioprzewodników, drukowania materiałów promocyjnych, map turystycznych etc. (por. np. www.podrozezpanemtadeuszem.pl, ryc. 14.17).

Istnienie nawet najnowocześniejszej strony internetowej w dzisiejszych czasach już nie wystarcza. W związku ze stale rosnącą popularnością tabletów i smartfonów informacje o szlakach turystycznych muszą być dostępne również dla tych urządzeń mobilnych. Chodzi m.in. o możliwość pobierania w terenie dodatkowych danych (plików tekstowych, graficznych, muzycznych itd.) za pomocą skanowania tzw. QR-kodów czy też o specjalne aplikacje ułatwiające wędrowanie szlakiem i umożliwiające udział w przygotowanych grach terenowych (por. rozdz. 13).

Prawdziwym wyzwaniem w promocji szlaku turystycznego jest jednak zbudowanie wokół niego społeczności internetowych zwolenników – lokalnych patriotów, pasjonatów regionu, hobbystów, miłośników jakiegoś zagadnienia etc. Zafascynowani tematem internauci, aktywnie komentujący atrakcje i wydarzenia na szlaku, dyskutujący na różne tematy, zamieszczający w sieci swoje zdjęcia itp., są najskuteczniejszymi zwolennikami i stronnikami produktu. Sami między sobą i przyszłymi turystami będą rozpowszechniać informacje dotyczące szlaku, filmiki, rysunki lub zdjęcia reklamowe (także po sparodiowaniu). Działania te noszą nazwę **marketingu wirusowego**

(*viral marketing*). Rozprzestrzenianiu „wirusów" reklamowych służą m.in. internetowe fora dyskusyjne, mailing, popularne portale społecznościowe (np. NK, Facebook, Twitter, You Tube, Instagram, MySpace, Pinterest, Flickr, fotka.pl), a także blogi i vlogi (wideoblogi).

O atrakcyjności szlaku dla współczesnych turystów decydują nie tylko najnowsze technologie. Na końcową satysfakcję zwiedzających składa się cały szereg drobnych elementów, wzbogacających i uatrakcyjniających podstawową ofertę. Należą do nich m.in.:

– wszelkiego rodzaju pamiątki nawiązujące do głównej tematyki szlaku, np. widokówki, kubki, długopisy, czapeczki, reprodukcje i duplikaty obiektów, zabawki edukacyjne, tzw. „śmieszne" pamiątki itd.,
– bilety wstępu o jednolitej szacie graficznej (podkreślające jedność szlaku),
– programy lojalnościowe zachęcające do dalszego wędrowania po szlaku: tzw. multisites ticket, czyli zniżkowe bilety do grupy obiektów, rabaty dla wytrwałych turystów, albumy kolekcjonera, zbieranie pieczątek itd.,
– odznaki krajoznawcze,
– produkty regionalne.

Ryc. 14.17. Materiały promocyjne szlaku „Podróże z Panem Tadeuszem": mapa turystyczna, www.pozdrozezpanemtadeuszem.pl

Psychologiczne oddziaływanie tego typu dodatków do zasadniczego produktu jest niewspółmiernie duże w stosunku do poniesionych nakładów finansowych.

14.6. Tematyczne szlaki turystyczne w Polsce

Przez długie lata szlaki turystyczne w Polsce traktowane były przede wszystkim jako element zagospodarowania turystycznego, co najwyżej atrakcja turystyczna. W ciągu pół wieku od zakończenia II wojny światowej powstało zaledwie kilkanaście tras tematycznych. W latach 60. i 70. XX w. wytyczono m.in. szlaki: Piastowski, Orlich Gniazd, Kopernikański, Tatarski, Zamków

Piastowskich[7]. Niestety, z powodu wieloletnich zaniedbań: braku inwestycji w infrastrukturę, modernizacji oferty etc. przestały one odpowiadać wymaganiom współczesnych turystów i zaczęły popadać w zapomnienie. Były też takie szlaki, które wobec przemian społeczno-politycznych lat 90. odeszły bezpowrotnie do historii – np. szlak im. Karola Świerczewskiego w Bieszczadach czy Szlak II Armii Wojska Polskiego na Dolnym Śląsku.

Ryc. 14.18. Mapa wybranych europejskich szlaków kulturowych w Polsce, BPPWK

[7] Ten ostatni częściowo wyznakowany został już w latach 50. XX w.

Przemiany ustrojowe odcisnęły swoje rewolucyjne piętno na całej branży turystycznej. Komercyjne podejście do gospodarki turystycznej zaowocowało nowym, produktowym spojrzeniem również na szlaki turystyczne. Szybko dostrzeżono, że:

> mogą one być niezwykle atrakcyjnym produktem, gwarantującym podróżującym niepowtarzalne, oryginalne doświadczenia i przeżycia. Również z punktu widzenia podmiotu zarządzającego obszarem szlaki turystyczne mają wiele zalet. Jako markowy produkt regionu są jego rozpoznawalną wizytówką, skutecznym narzędziem promocji i orężem w walce konkurencyjnej. Przyczyniają się do aktywizacji gospodarczej, integrują społeczność, budują lokalny patriotyzm i dumę z dziedzictwa historyczno-kulturowego, współtworzą korzystny wizerunek obszaru. Szybko okazało się też, że o powstaniu szlaku nie decyduje posiadanie na swym terenie licznych i starych zabytków, lecz pomysłowość i kreatywność jego twórców (Stasiak 2006).

Dodatkową zachętą do tworzenia nowych szlaków tematycznych było pojawienie się nowego źródła finansowania tego typu przedsięwzięć – budżetu Unii Europejskiej (do 2004 r. w ramach funduszy przedakcesyjnych). Za pierwszą w Polsce oznakowaną za unijne pieniądze i według unijnych standardów (sześciokątnymi brązowymi znakami i niebieskimi tablicami) uchodzi Trasa Kórnicka. Ten samochodowy szlak wyznaczony został na zlecenie Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki w 1998 r., a oznakowaniem zajmowały się automobilkluby: holenderski KNWB i niemiecki ADAC. W latach 2001–2003 z funduszy unijnych sfinansowano również Szlak Architektury Drewnianej, uznawany za najdłuższy szlak turystyczny w naszym kraju[8].

Proces tworzenia szlaków tematycznych przybrał charakteru lawinowego po wstąpieniu Polski do UE i ułatwieniu dostępu do różnych programów pomocowych. Z dnia na dzień pojawiły się więc liczne inicjatywy wyznaczania szlaków na bazie nowych, oryginalnych pomysłów, ale też przedłużania istniejących europejskich tras, czy wreszcie rewitalizacji starych szlaków, np. Piastowskiego, Tatarskiego. Zwłaszcza po 2007 r. mamy do czynienia z istną „szlakomanią". Niestety, wiele z tych pomysłów okazało się chybionych, część przedsięwzięć zarzucono zaraz po zakończeniu i rozliczeniu projektu, część zaś niszczeje, gdyż nie przewidziano środków na ich utrzymanie i zarządzanie.

Tym niemniej na początku XXI w. powstało w Polsce dużo interesujących tematycznych szlaków turystycznych, które znacząco poszerzają ofertę turystyki kulturowej w naszym kraju. Wybrane najciekawsze projekty (niektóre jeszcze w fazie realizacji) prezentuje tab. 14.3.

[8] Szlak Architektury Drewnianej łącznie liczy prawie 3,8 tys. km (w woj. małopolskim – 1500 km, podkarpackim – 1200 km i śląskim – ponad 1000 km). W latach 2008–2009 dołączono do niego jeszcze cztery trasy i tzw. małą pętlę kielecką w woj. świętokrzyskim. Nadmierna długość i mnogość obiektów stanowią jednak poważną przeszkodę w skutecznym zarządzaniu takim produktem.

Tab. 14.3. Wybrane tematyczne szlaki turystyczne w Polsce

Nazwa szlaku	*Rok powstania*	*Województwo/kraj*	*Strona internetowa*
Szlak Gotycki		małopolskie, słowacki Spisz	
Szlak Ikon		podkarpackie	www.szlakikon.pl
Szlak (Polskich) Zamków Gotyckich		pomorskie, warmińsko-mazurskie	http://zamkigotyckie.org.pl
Szlak Tradycyjnego Rękodzieła Ludowego	1994	podlaskie	
Trasa Kórnicka	1998	wielkopolskie	
Szlak Architektury Drewnianej	2001 2008–2009	małopolskie, podkarpackie, śląskie, świętokrzyskie	http://drewniana.malopolska.pl http://sad.podkarpackie.travel, www.slaskie.pl/sad www.drewniane.swietokrzyskie.travel
Szlak Romański	2001	13 województw	
Europejski Szlak Gotyku Ceglanego	od 2002	Niemcy, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Szwecja, Dania	www.eurob.org
Podlaski Szlak Bociani	2002	podlaskie	www.podlaskiszlakbociani.pl
Szlak Naftowy	2002	podkarpackie, Ukraina	http://www.beskidniski.org.pl/szlaki/naftowy/szlak_naftowy.htm
Szlak Cysterski	od 2004	11 województw na zachód od Wisły	www.szlakcysterski.org
Szlak „Śladami Dobrego Wojaka Szwejka"	2004	podkarpackie, Słowacja, Ukraina	http://www.bieszczady-online.pl/btc/szwejk_schemat.php
Szlak turystyczny „Śladami Aleksandra Fredry"	2004	podkarpackie, Ukraina	http://www.beskidniski.org.pl/szlaki/fredry/fredry.htm
Turystyczny Szlak Kolejowy przez Karpaty	2004	małopolskie, śląskie (mały fragment)	
Turystyczny Szlak Rodowych Gniazd Lubomirskich	2004	podkarpackie, Ukraina, Słowacja	www.szlak-lubomirskich.stalowawola.pl
Caminos de Santiago Drogi św. Jakuba	2005	dolnośląskie, wielkopolskie, małopolskie	http://www.camino.net.pl/camino-polska
Szlak Chasydzki	od 2006 (w realizacji)	lubelskie, podkarpackie, Ukraina	http://fodz.pl/?d=5&id=32&l=pl
Szlak Dziedzictwa Kulturowego Podtatrza	od 2006 (w realizacji)	małopolskie, pow. tatrzański	http://z-ne.pl/s,menu,1757, szlak_dziedzictwa_kulturowego_podtatrza.html
Szlak Oscypkowy	2006	małopolskie	www.tatry.pl
Szlak Zabytków Techniki	2006	śląskie	www.zabytkitechniki.pl

Szlak Sakralnej Sztuki Barokowej im. Michaela Willmanna	od 2008	dolnośląskie	
Lubuski Szlak Wina i Miodu	2008	lubuskie	www.winiarze.zgora.pl
Małopolska Trasa Smakoszy	2011	małopolskie	www.trasasmakoszy.pl
„Mazowiecka Micha Szlachecka" – Szlak Folkloru i Smaków Mazowsza	2012	mazowieckie	www.szlak-kulinarny.pl
Szlak Kulinarny „Śląskie Smaki"	2012	śląskie	www.slaskiesmaki.pl
Kujawsko-Pomorski Gęsinowy Szlak Kulinarny	2013	kujawsko-pomorskie	www.czasnagesine.pl
Szlak Kulinarny „Podkarpackie Smaki"	2013/14	podkarpackie	www.podkarpackiesmaki.pl

Źródło: opracowanie autorów na podstawie: A. Stasiak (2006), materiały promocyjne i strony internetowe szlaków.

Niestety, nie wszystkie zaprezentowane szlaki można jednak już uznać za w pełni kompletne, skończone produkty turystyczne. Mimo wytyczenia trasy w terenie i przeprowadzenia kampanii informacyjno-reklamowej, nadal największe problemy stwarza komercjalizacja takich produktów. W wielu przypadkach polskie szlaki nie są spójną, unikatową propozycją sprzedaży (USP), lecz zlepkiem pojedynczych usług świadczonych turystom przez niepowiązane ze sobą firmy.

Dostępna dla turystów oferta ograniczona jest tylko do podstawowych usług związanych z najważniejszymi atrakcjami i głównym tematem szlaku. Brakuje „obudowania" rdzenia produktu usługami towarzyszącymi, dodatkowymi atrakcjami i ofertami, które będą zwiększać atrakcyjność szlaku, skłaniając turystów do dłuższego pobytu (powrotów).

Zazwyczaj polskie szlaki nie mają też tzw. wartości dodanej, czyli wykreowanych przez specjalistów od marketingu dodatkowych korzyści w sferze psychologicznej (różnego rodzaju emocji, satysfakcji, zadowolenia, poczucia wyjątkowości, prestiżu itd.), które pojawiają się w umysłach klientów dokonujących zakupu produktu (tu: turystów wędrujących po szlaku).

Odrębny problem stanowi brak oferty profilowanej, czyli specjalnie zaprojektowanych pakietów dóbr i usług pod kątem potrzeb różnych segmentów rynku, np. grup szkolnych, rodzin z dziećmi, studentów, seniorów, niepełnosprawnych, osób szczególnie zainteresowanych tematem. Ta sama trasa nie musi oznaczać takich samych wycieczek dla bardzo różnych przecież grup turystów. Oferta powinna być każdorazowo dopasowana do indywidualnych oczekiwać i wymagań odbiorców pod względem merytorycznym (zakres i szczegółowość przekazywanych informacji), organizacyjnym (sposób obsługi, charakter prze-

wodnictwa), a nawet finansowym (bilety rodzinne, zniżki dla seniorów).

Silna rywalizacja o klienta na rynku turystycznym (zarówno pomiędzy biurami podróży, jak i obszarami wypoczynku) w sposób oczywisty wymusza traktowanie szlaków turystycznych jako specyficznych produktów przestrzennych. Powinny one gwarantować turystom określone „przeżycie" (doświadczenie) za określoną cenę. Warunkiem sukcesu jest jednak zrozumienie wielopłaszczyznowej struktury tego typu tworów i docenienie znaczenia tzw. wartości dodanej, która w ostateczności decyduje o emocjach, satysfakcjach oraz opiniach klienta-turysty. Niezbędne jest także nowe podejście do sfery zarządzania produktem turystycznym – szlak. Musi ono obejmować współpracę różnych podmiotów, w tym władz lokalnych, podmiotów gospodarczych i instytucji non-profit. Pomocna w tym zakresie powinna być idea partnerstwa publiczno-prywatnego.

Za najbardziej profesjonalną ofertę rynkową w Polsce uchodzi Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego, posiadający m.in. Złoty Certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej. Szlak ten został omówiony szczegółowo jako odrębne studium przypadku.

Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego

Jednym z najlepiej rozwiniętych produktów turystycznych typu szlak w Polsce jest Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego (w skrócie: SZT). Jest to samochodowa tematyczna trasa o charakterze kulturowym, która aktualnie łączy 36 różnego rodzaju industrialnych obiektów w tym regionie. Projekt powstania szlaku od samego początku zakładał zbudowanie markowego produktu turystycznego w oparciu o najważniejsze i najciekawsze pod względem walorów historycznych i architektonicznych obiekty poprzemysłowe w województwie śląskim (związane z górnictwem, hutnictwem, energetyką, kolejnictwem, łącznością, włókiennictwem, hydrotechniką oraz przemysłem spożywczym). W skład SZT weszły więc pojedyncze zabytki techniki i przemysłu, muzea i skanseny, zamieszkałe kolonie robotnicze, a także nadal działające zakłady pracy. Ich właścicielami są samorządy lokalne, osoby prywatne, przedsiębiorstwa prywatne i państwowe.

Inicjatorem powstania, realizatorem i zarządcą Szlaku Zabytków Techniki jest Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (referat promocji dziedzictwa industrialnego Wydziału Kultury). W początkowym etapie tworzenia szlaku uczestniczyło Śląskie Centrum Dziedzictwa Kulturowego w Katowicach, obecnie głównym partnerem Urzędu Marszałkowskiego jest Śląska Organizacja Turystyczna.

Pierwsze prace nad koncepcją nowego szlaku przemysłowego rozpoczęły się w lipcu 2004 r. Przeprowadzono inwentaryzację zasobów, w tym audyt obiektów związanych z historią przemysłu województwa śląskiego. Realizację przedsięwzięcia rozpoczęto w 2005 r., kiedy Zarząd Województwa Śląskiego specjalną uchwałą zatwierdził listę 29 obiektów wytypowanych do utworzenia szlaku. Uroczysta prezentacja Szlaku Zabytków Techniki nastąpiła 19 października 2006 r. Dzień ten uznaje się za oficjalny początek funkcjonowania tego produktu. W kolejnych latach SZT był systematycznie rozwijany i wzbogacany, m.in.:

– włączano do niego kolejne obiekty (2007, 2009, 1010, 2013),
– wspólnie z Silesia City Center w Katowicach i biurem podróży „Abraksas" uru-

chomiono program wycieczek objazdowych (trasy: czarna, czerwona i srebrna) pt. „Śląska podróż w czasie" (2008),

- przeprowadzono kilkanaście warsztatów i szkoleń dla właścicieli, zarządców i pracowników obiektów (2009), a także przewodników industrialnych i przewodników po Szlaku Zabytków Techniki (2014),
- od 2010 r. corocznie organizowane jest Święto Szlaku Zabytków Techniki „Industriada",
- w 2013 r. dokonano audytu i kategoryzacji obiektów na szlaku („Gwiazdy Techniki"),
- przeprowadzono trzy edycje konkursu pieczątkowego „Podróżuj po Szlaku" (2013–2015),
- opublikowano scenariusze zajęć lekcyjnych w wybranych obiektach i przeprowadzono pilotażowe lekcje muzealne (2013),
- przeprowadzono pokazy laserowe podczas Nocy Muzeów (2014).

Szlak Zabytków Techniki był wielokrotnie nagradzany: w 2007 r. znalazł się w gronie najlepszych produktów turystycznych Polski, w 2008 r. jako pierwszy otrzymał Złoty Certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej, w 2010 r. jako jedyny szlak z Europy Środkowej i Wschodniej został włączony do Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego (European Route of Industrial Heritage – ERIH), w tym samym roku przyznano mu Złoty Medal Targów Poznańskich dla najlepszego produktu turystycznego w kraju.

Szlak Zabytków Techniki utworzono poprzez połączenie kilkudziesięciu obiektów. Dzięki temu udało się uzyskać nową wartość – kompleksowa oferta zawsze bowiem wygra z pojedynczą usługą. Wykreowano w ten sposób unikatowy produkt, który oparty jest na materialnym i niematerialnym dziedzictwie przemysłowym regionu śląskiego. O jego atrakcyjności decyduje w pierwszym rzędzie autentyczność, oryginalność i niepowtarzalność. Szlak oddaje specyfikę województwa śląskiego, w którym kultura przemysłowa stanowi jeden z zasadniczych elementów tożsamości. Wytyczona trasa prezentuje jednak nie tylko historię i przejawy tradycyjnej kultury regionu, ale także jego współczesne oblicze, przemiany i dzisiejszy charakter. Umożliwia przy tym zachowanie i wykorzystanie obiektów zabytkowych, często unikatowych na skalę światową.

Należy podkreślić, że Szlak Zabytków Techniki od początku swego istnienia nie jest samoistnym, oderwanym tworem, ale jednym z kluczowych przedsięwzięć promocyjnych regionu. Przyczynia się do promocji regionalnego dziedzictwa przemysłowego i rozwoju turystyki industrialnej, a w konsekwencji zmiany wizerunku całego Śląska. Jako sieciowy produkt turystyczny obszaru stanowi „unikatową propozycją sprzedaży" (USP) województwa śląskiego na rynku regionalnych ofert turystycznych.

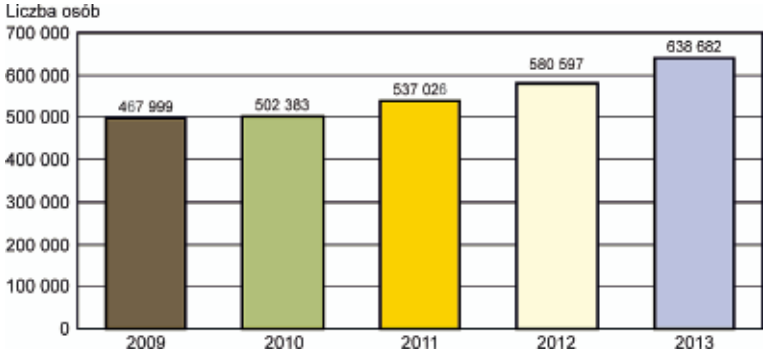
W założeniach SZT ma być też produktem integrującym i aktywizującym mieszkańców województwa śląskiego poprzez edukację regionalną, budowanie tożsamości regionu i budzenie lokalnego patriotyzmu, zwracanie uwagi na problemy ochrony zabytków techniki, zachęcanie do ich nowego wykorzystania, a także ułatwianie pozyskiwania środków finansowych na ich ratowanie.

Innowacyjność Szlaku Zabytków Techniki polega m.in. na nowym (w skali naszego kraju) podejściu do kreowania oferty produktowej. Szlak umożliwia nie tyle zwiedzanie zabytków związanych z przemysłem i techniką, ile przeżycia i doznania

w krajobrazie industrialnym. Głównymi korzyściami, jakie oferuje odwiedzającym są emocje i doświadczenia. To one odgrywają kluczową rolę. Poprzez bezpośredni kontakt z nadal działającymi maszynami i urządzeniami można „dotknąć historii". Specyfika kontaktu turysty z „żywymi" eksponatami wychodzi ponad standardowe zwiedzanie w oparciu o prezentację eksponatów w muzealnych gablotach. Podczas wizyty w industrialnych obiektach można usłyszeć szum silników, stukot maszyn, poczuć zapach drewna, chłód podziemi, dotknąć metalu… W efekcie zwiedzający nie tylko poznają industrialne dziedzictwo regionu, ale mają niepowtarzalną szansę, by dotknąć, odczuć czy zasmakować tego, co składa się na jego bogatą tradycję.

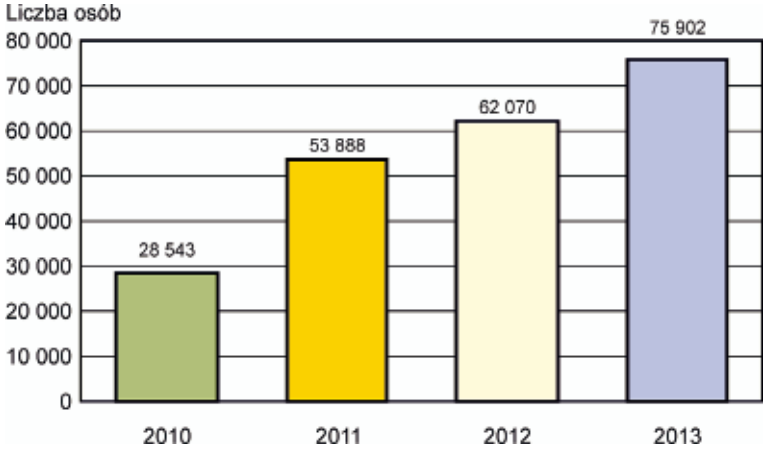
Szczególną wagę przykłada się do konsekwentnej modernizacji (lub całościowej rewitalizacji) zabytkowych obiektów przemysłowych (w tym istniejącej w nich infrastruktury okołoturystycznej), zwiększenia ich dostępności, a także stałego podnoszenia standardów obsługi klienta. W tym celu opracowane zostały Indywidualne Plany Rozwoju obiektów należących do SZT oraz Podręcznik standardów obsługi klienta. Przeprowadzono również kilkanaście różnego rodzaju szkoleń i warsztatów dla właścicieli, zarządców i pracowników obsługi ruchu turystycznego.

Nic więc dziwnego, że zainteresowanie przemysłowym dziedzictwem regionu systematycznie rośnie (por. ryc. 14.18.). W 2009 r. obiekty Szlaku Zabytków Techniki odwiedziło łącznie 470 tys. turystów, rok później – ponad pół miliona, w 2013 r. – niemal 640 tys. W czołówce najbardziej popularnych atrakcji znajdują się nie tylko kopalnie w Zabrzu oraz Tarnowskich Górach, ale i Muzeum Chleba w Radzionkowie czy Browar w Żywcu.



Ryc. 14.19. Łączna frekwencja w obiektach Szlaku Zabytków Techniki w latach 2009–2013, www.zabytkitechniki.pl

Szczyt frekwencji przypada na jedną czerwcową sobotę, w którą od 2010 r. organizowane jest Święto Szlaku Zabytków Techniki – „Industriada". To jedyny festiwal prezentujący dziedzictwo przemysłowe w Europie Środkowo-Wschodniej, a zarazem drugi pod względem wielkości w całej Europie (por. rys.). W 2014 r. „Industriada" odbywała się w 43 zabytkach techniki w 24 miejscowościach. Wydarzenie organizowało 3 000 osób reprezentujących 530 różnych podmiotów. Łącznie przygotowano 335 różnego rodzaju działań, dla których wspólnym mianownikiem była konsumpcja przeżyć i wrażeń w industrialnych przestrzeniach, traktowana jako sposób spędzania wolnego czasu (uczestnictwo w kulturze popularnej). W festiwalu wzięło udział ponad 75 tys. uczestników. (ryc. 14.20)



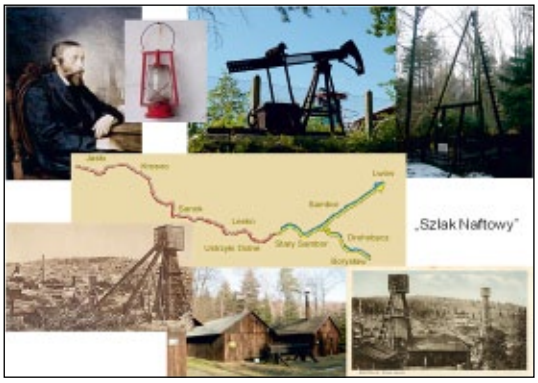
Ryc. 14.20. Frekwencja podczas „Industriady" w latach 2010–2013, www.zabytkitechniki.pl

„Industriadę" samą w sobie można potraktować jako odrębny, autonomiczny produkt (typu wydarzenie). Święto to jest jednak przede wszystkim skuteczną formą promocji śląskiego dziedzictwa przemysłowego, turystyki industrialnej w tym regionie i oferty Szlaku Zabytków Techniki w szczególności.

Jedną z przyczyn sukcesu SZT jako markowego produktu turystycznego jest szeroko zakrojona i nowocześnie prowadzona komunikacja marketingowa. Do najważniejszych działań w tym zakresie należy zaliczyć:

- spójny system identyfikacji wizualnej – jednolity system logotypów i zasad ich implementacji, w tym zastrzeżone w urzędzie patentowym znaki towarowe słowno-graficzne (nazwa szlaku, święta, logotypy);
- strony internetowe, zarówno Szlaku Zabytków Techniki (www.zabytkitechniki.pl), jak i jego święta – Industriady (www.industriada.pl);
- media społecznościowe, m.in. fanpage na Facebooku (największy portal społecznościowy dla pasjonatów dziedzictwa industrialnego), kanał SZT w serwisie YouTube;
- profesjonalny system oznakowania obiektów (ujednolicone tablice informacyjne, tabliczki-certyfikaty przynależności do SZT, dystrybutory wizytówek szlakowych, stojaki na materiały dla Gwiazd Techniki itd.), a także zestaw znaków drogowych doprowadzających zmotoryzowanych turystów do obiektów;
- materiały drukowane (m.in. przewodnik w języku polskim i angielskim, mapa szlaku, paszport pieczątkowy „Podróżuj po Szlaku");
- regularne kampanie reklamowe w telewizji, radiu i Internecie;
- reklama outdoor (billboardy, citylighty, nośniki zewnętrzne);
- publikacje prasowe w dziennikach, czasopismach opiniotwórczych i branżowych, wydawnictwach specjalistycznych itp.;
- udział w krajowych i zagranicznych targach turystycznych, imprezach targowo-wystawienniczych i promocyjnych, konferencjach i seminariach;
- wizyty studyjne dla dziennikarzy, touroperatorów, specjalistów z branży;

– współpraca międzynarodowa (region Nord-Pas-de-Calais we Francji, Północna Nadrenia–Westfalia w Niemczech, Zagłębie Ruhry);
– różnorodne gadżety reklamowe.



Ryc. 14.21. Przebieg i atrakcje turystyczne Szlaku Naftowego, materiały reklamowe

Ryc. 14.22. Przebieg i atrakcje turystyczne szlaku „Śladami Dobrego Wojaka Szwejka", materiały reklamowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.zabytkitechniki.pl, www.industriada.pl, Hajduga (2011), Hajduga, Gaweł (2014), Plan marketingowy… (2009) oraz materiałów promocyjnych SZT.

Wśród wielu interesujących inicjatyw tworzenia szlaków turystycznych w Polsce w oparciu o wyjątkowo lokalne dziedzictwo należy wymienić:

Szlaku Naftowym – szlak transgraniczny, pogranicze polsko-ukraińskie jako kolebka światowego przemysłu naftowego, miejsca związane z życiem i działalnością wynalazcy lampy naftowej I. Łukasiewicza (ryc. 14.21);

Szlak „Śladami Dobrego Wojaka Szwejka" – międzynarodowy szlak turystyczny (pieszy i rowerowy) wiodący od Czech przez Austrię, Węgry, Słowację, Polskę na Ukrainę po miejscach opisanych w powieści J. Haška (ryc. 14.22);

Szlak Ikon – dwie pętle (Dolina Sanu, Dolina Osławy) niezrealizowanej w pełni koncepcji szlaku turystycznego prezentującego dziedzictwo kulturowe Łemków i Bojków, którego symbolem stały się ikony i cerkwie regionu podkarpackiego (ryc. 14.23);

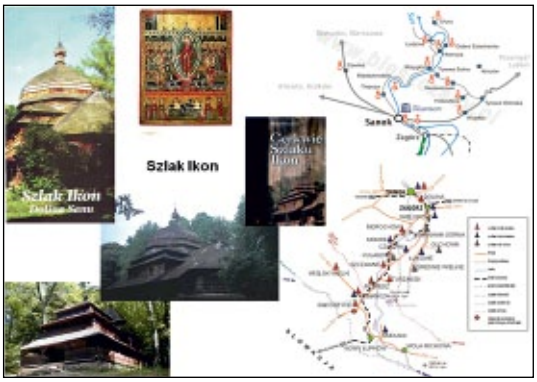
Szlak Cysterski – polski odcinek Europejskiego Szlaku Cysterskiego, jednego z ważniejszych Europejskich Szlaków Kulturowych podkreślających wspólne dziedzictwo i historię naszego kontynentu; istniejąca od wielu lat koncepcja doczekała się w Polsce realizacji dopiero na początku XXI w. w postaci trzech pętli: wielkopolsko-pomorskiej, małopolskiej i śląskiej (ryc. 14.24).

Co ciekawe, w drugiej dekadzie XXI w. nastała w Polsce moda na szlaki kulinarne. Powstało ponad 20 tego typu tras, łączących restauracje (głównie w miastach, np. Gdyni, Białymstoku, Poznaniu), winnice (w odtwarzanych regionach winiarskich, takich jak: Ziemia Lubuska, Małopolski Przełom Wisły, okolice Krakowa, Podkarpacie), czy też miejsca wytwarzania produktów re-

gionalnych. Jedną z ciekawszych propozycji jest Kujawsko-Pomorski Gęsinowy Szlak Kulinarny (ryc. 14.25), nawiązujący do staropolskiej tradycji hodowania gęsi i spożywania gęsiny. Projekt koordynowany jest przez Kujawsko-Pomorską Organizację Turystyczną.

Tworzenie szlaków kulinarnych nie jest tylko polską specyfiką, stanowi odzwierciedlenie szerszych trendów w światowej turystyce (por. rozdz. 16).

Podsumowując, należy podkreślić, że po okresie wieloletnich zaniedbań na początku XXI w. pojawiły się liczne inicjatywy tworzenia nowych szlaków tematycznych. I choć ciągle jeszcze można wytknąć im wiele niedociągnięć i mankamentów, tego typu oferta z roku na rok jest coraz szersza i ciekawsza. Doświadczenie organizacyjne i umiejętności kreowania kompleksowych produktów turystycznych będą z całą pewnością stale rosły, a bogate dziedzictwo historyczno-kulturowe Polski oraz kreatywność kadr turystycznych pozwalają mieć nadzieję na jeszcze wiele, wyjątkowych w skali europejskiej, szlaków turystycznych.



Ryc. 14.23. Przebieg i atrakcje turystyczne Szlaku Ikon, materiały reklamowe szlaku

Ryc. 14.24. Przebieg i atrakcje turystyczne Szlaku Cysterskiego w Polsce, materiały reklamowe

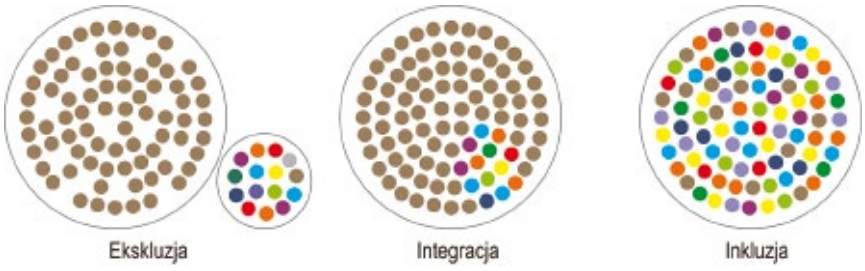
Ryc. 14.25. Kujawsko-Pomorski Gęsinowy Szlak Kulinarny, materiały reklamowe

15. Dostępność szlaków turystycznych dla osób niepełnosprawnych

Osoby niepełnosprawne (ON), pomimo swoich ograniczeń pragną podróżować, odkrywać nowe miejsca, spędzać aktywnie wolny czas. Niestety wiele szlaków i miejsc atrakcyjnych turystycznie nie jest dostosowanych do ich potrzeb. Fakt ten uniemożliwia lub znacznie utrudnia podejmowanie wypraw turystycznych zarówno osobom niepełnosprawnym, jak i im towarzyszącym.

15.1. Modele niepełnosprawności

Za niepełnosprawną uznawana jest osoba, u której istotne uszkodzenia i obniżenie sprawności funkcjonowania organizmu powodują uniemożliwienie, utrudnienie lub ograniczenie sprawnego funkcjonowania w społeczeństwie, biorąc pod uwagę takie cechy, jak płeć, wiek oraz czynniki zewnętrzne (WHO 2015). Uznaje się, że „niepełnosprawność jest kompleksowym zjawiskiem odzwierciedlającym interakcje między cechami cielesnymi człowieka i cechami środowiska, w którym żyje" (*World Report on Disability 2011*, s. 3–4, ICF 2002). Postrzeganie niepełnosprawności zmieniało się na przestrzeni dziejów. Koncepcje jej definiowania związane są z wieloma modelami, m.in.: moralnym, medycznym, społecznym, geograficznym, ekonomicznym, jak również pojęciem ekskluzji, integracji czy inkluzji społecznej (ryc. 15.1).



Ryc. 15.1. Ekskluzja, integracja i inkluzja społeczna osób niepełnosprawnych, za: Barrierefreiheit als Qualitäts… (2012)

Ekskluzja obrazuje sytuację, w której oferta turystyczna dla osób niepełnosprawnych tworzona jest oddzielnie.

Integracja ukierunkowana jest na spójność społeczną. Oznacza „działania wspólnotowe oparte na zasadach dialogu, wzajemności i równorzędności, których celem jest dążenie do społeczeństwa opartego na demokratycznym współuczestnictwie, rządach prawa i poszanowania różnorodności kulturowej, w którym obowiązują i są realizowane podstawowe prawa człowieka i obywatela oraz skutecznie wspomagane są jednostki i grupy w realizacji ich celów życiowych" (*Narodowa strategia integracji społecznej dla Polski 2003*, s. 24). Podstawowe znaczenie w tworzeniu możliwości realizacji tych celów ma nastawienie bezpośredniego otoczenia społecznego do osób niepełnosprawnych, ponieważ „właściwa adaptacja życiowa i integracja społeczna osób niepełnosprawnych jest niemożliwa bez ich uczestnictwa w grupach nieformalnych – bez kontaktów koleżeńskich, sąsiedzkich, przynależności do kręgów towarzyskich czy do różnego rodzaju organizacji i wspólnot" (Ostrowska, Sikorska i Gąciarz 2001, s. 113). Przykładem działań odzwierciedlających ten model w usługach turystycznych i rekreacyjnych są imprezy, wyjazdy integracyjne, podczas których dostosowuje się warunki uczestnictwa do możliwości wszystkich uczestników.

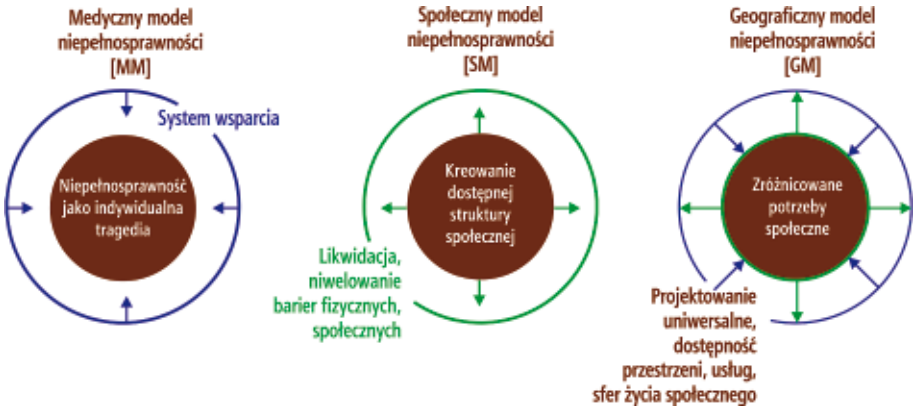
Inkluzja społeczna jest rozumiana jako proces, w ramach którego osoby niepełnosprawne zyskują możliwości i zasoby niezbędne do pełnego uczestnictwa w życiu ekonomicznym, społecznym i kulturowym oraz zachowania standardu życia na poziomie, który jest uznawany za normalny w danym społeczeństwie. Jednocześnie ważnym aspektem działań jest zapewnienie większej partycypacji ON w procesach decyzyjnych oddziaływujących na ich życie i dostęp do podstawowych praw (*Wykluczenie i integracja społeczna w Polsce*… 2006). Dążenie do inkluzji społecznej jest realizowane m.in. poprzez stosowanie uniwersalnego projektowania obiektów, usług, przestrzeni użyteczności publicznej oraz „personalizację" oferty turystycznej (dostosowanie do zróżnicowanych potrzeb potencjalnych turystów).

Bezpośredni wpływ na kształtowanie podaży turystycznej dostępnej dla osób niepełnosprawnych ma świadomie lub nieświadomie przyjmowany sposób postrzegania niepełnosprawności przez pracowników branży turystycznej. Jego podstawy stanowią różne koncepcje – jak już wspomniano – sformułowane w postaci modeli, m.in. takich jak: moralny (etyczny), medyczny, społeczny, geograficzny czy ekonomiczny.

Model moralny uznawany jest historycznie za najstarszą współcześnie występującą incydentalnie koncepcję niepełnosprawności. Za podstawę jego formułowania przyjęto występowanie niepełnosprawności jako kary za grzechy, co prowadziło do stygmatyzowania, napiętnowania osób nią dotkniętych (Goffman 2005, Czykwin 2008, Boski 2009). Pomimo zmiany mentalności

społecznej, wciąż jeszcze niesprawność w niektórych przypadkach wiąże się z poczuciem winy czy wstydu zarówno osoby niesprawnej, jak i najbliższego otoczenia (Barnes, Mercer 2004, Best 2010, Zajadacz 2012).

Medyczny model niepełnosprawności (ryc. 15.2, model MM) został przedstawiony w połowie XX w. przez T. Parsonsa (1951), który przyjął założenie, że niepełnosprawność związana jest z indywidualnymi cechami danej osoby i stanowi przede wszystkim jej osobistą tragedię. Podejmowane działania (zabiegi medyczne, rehabilitacja) mają na celu jak największe usprawnienie danej osoby (dostosowanie do środowiska). Model ten spotkał się z krytyką ze względu na koncentrowanie się głównie na przyczynach niepełnosprawności. Osoby niepełnosprawne postrzegane przede wszystkim przez pryzmat dysfunkcji mogą czuć się stygmatyzowane i mniej wartościowe. Obrońcy praw ON długo walczyli przeciwko postrzeganiu niepełnosprawności z perspektywy biologicznych podstaw osobistej tragedii, zwracając uwagę na społeczny wymiar niepełnosprawności, której źródło tkwi m.in. w uprzedzeniach i wykluczeniu społecznym (Best 2010).



Ryc. 15.2. Modele niepełnosprawności: medyczny, społeczny oraz geograficzny, opracowanie A. Zajadacz

W praktyce MM warunkuje tworzenie oferty turystycznej głównie w zakresie turystyki zdrowotnej, ukierunkowanej na usprawnienie danej osoby. Często poprzez świadczenie usług „zogniskowanych" wokół danej dysfunkcji wiąże się z tworzeniem oddzielnej oferty dla osób o danym rodzaju i stopniu niepełnosprawności, obejmujący np. turnusy rehabilitacyjne, pobyty w sanatoriach. Pomimo ogólnej krytyki MM, związanej także ze zjawiskiem ekskluzji społecznej, można zauważyć, że w niektórych przypadkach, w zależności od stopnia i rodzaju niepełnosprawności, lepsze efekty, np. w zakresie edukacji czy wypoczynku, można osiągnąć w grupach homogenicznych pod względem zarówno zgłaszanych potrzeb, jak i rodzaju ograniczeń, utrudnień związanych z podróżowaniem. Nie bez znaczenia jest także fakt, że w czasie wolnym swobodę

wypoczynku gwarantuje m.in. przebywanie w towarzystwie osób o podobnych cechach. Ponieważ w tworzeniu grup społecznych największe znaczenie mają czynniki decydujące o wzajemnej atrakcyjności, takie jak podobieństwo, przy czym w miarę jak poznajemy się coraz lepiej przestaje się liczyć zewnętrzne podobieństwo, a wagi nabiera zbieżność przekonań, postaw i akceptowanych wartości oraz doświadczeń (Oyster 2002). Przykładem praktyk związanych z MM są oprócz turnusów rehabilitacyjnych wyjazdy turystyczne adresowane do wybranego segmentu niepełnosprawnych turystów (organizowane przez wyspecjalizowane biura podróży, takie jak np. działające w Warszawie Accessible Poland Tours).

Społeczny model niepełnosprawności (ryc. 15.2, model SM) oparto na przeciwnych założeniach. Do podstawowych należy teza, że niepełnosprawność nie wynika z indywidualnych cech człowieka, ale jest efektem istnienia czynników ograniczających w środowisku (w tym barier społecznych, mentalnościowych), które potęgują dysfunkcje danej osoby i utrudniają bądź uniemożliwiają udział w pełnym zakresie życia społecznego (Oliver 1996, Hughes, Paterson 1997, Darcy, Camron, Pegg 2010, Darcy, Pegg 2011, Buhalis, Darcy 2011). Usunięcie barier stanowiących ograniczenia dla osób z określonymi rodzajami i stopniami niepełnosprawności służy poprawie ich jakości życia i umożliwia wyrównywanie szans w stosunku do w pełni sprawnej części społeczeństwa. Siła społecznego modelu niepełnosprawności polega na założeniu, że to nie osoba niepełnosprawna powinna dostosować się do środowiska, ale zmianie powinny ulec warunki społeczne, umożliwiając włączanie się tej osoby w pełnię życia społecznego.

Model SM ma zarówno zalety, jak i wady. Do zalet należy wyraźne wskazywanie konieczności działań ukierunkowanych na większą dostępność przestrzeni, usług, sfer życia społecznego dla ON (jeśli pewnych dysfunkcji nie można zmienić, to zmianie powinny ulec warunki zewnętrzne). Pozytywną konsekwencją są także akty prawne mające na celu „wyrównywanie szans" osób niepełnosprawnych (m.in. *Konwencja praw osób niepełnosprawnych*, 2007). Natomiast słabą stroną tego modelu jest bierne traktowanie osób niepełnosprawnych jako „ofiar" niedostępnego otoczenia, zaniedbań społeczeństwa, które często w niewystarczający sposób odpowiadają na potrzeby ON. Ponadto niektórzy badacze zauważają, że społeczne ujmowanie niepełnosprawności ignoruje fakt, że nie wszystko jest kwestią społecznej perspektywy – „ponieważ ludzie mają ciała i także cielesne (fizyczne) problemy" (Best 2010, s. 98). Dlatego wiele osób z niepełnosprawnością doświadcza fizycznych lub psychicznych problemów, które istniałyby nawet wówczas, jeśli społeczeństwo dokonałoby wszelkich starań, by włączyć je w pełni w nurt życia społecznego.

W praktyce SM kładzie większy nacisk na integrację (spójność) społeczną. Podstawowe znaczenie w tworzeniu możliwości realizacji tych celów mają bez-

pośrednie codzienne relacje społeczne ON. Ponieważ właściwa adaptacja życiowa i integracja społeczna ON jest niemożliwa poprzez działania „od dołu", tj. uczestnictwo w grupach nieformalnych: koleżeńskich, sąsiedzkich, towarzyskich, czy poprzez przynależność do różnego rodzaju organizacji społecznych i wspólnot. W kontekście tworzenia oferty turystycznej tego typu podejście oznacza koncentrację na wysiłkach organizatorów wyjazdów usługodawców, na stworzeniu warunków umożliwiających uczestnictwo w wyjazdach turystycznych osób niepełnosprawnych. Tego typu działania wymagają akceptacji ze strony wszystkich uczestników wyjazdu odnośnie do np. wolniejszego tempa zwiedzania. Działania tego typu są szczególnie istotne w przypadku podróży rodzin z osobami niepełnosprawnymi, czy także grup towarzyskich, nieformalnych. Ponadto mają znaczenie w warunkach terenowych, gdzie trudno jest wprowadzać udogodnienia związane z projektowaniem uniwersalnym.

Geograficzny model niepełnosprawności (ryc. 15.2, model GM) wykorzystuje dotychczasowe doświadczenia (związane z funkcjonowaniem modelu MM i MS) i skoncentruje się głównie na relacjach: człowiek niepełnosprawny – przestrzeń geograficzna (Gaines 2004, Chouinard, Hall, Wilton 2010, Zajadacz 2014, Zajadacz, Śniadek 2014). Geografowie wiążą charakter czynników powodujących niepełnosprawność (*disabling nature*) zarówno ze społecznymi, jak i przestrzennymi aspektami środowiska życia człowieka, promują ideę rozwiązań bardziej „włączających" i umożliwiających dostęp do przestrzeni oraz do pełnego spektrum życia społecznego z uwzględnieniem różnych stopni i rodzajów niepełnosprawności. GM ma na celu także niwelowanie „napięć" społecznych związanych z SM, traktującym niepełnosprawność jako proces społecznego wykluczenia (Chouinard, Hall, Wilton 2010). GM zakłada, że przyczyną ograniczonej sprawności są zarówno uwarunkowania indywidualne (związane z określonym rodzajem dysfunkcji), jak również warunki otoczenia fizycznego i społecznego, stanowiące o utrudnieniach występujących w relacjach człowiek niepełnosprawny – środowisko (społeczne, fizyczne). W GM przyjęto istotny paradygmat, traktując potrzeby związane z różnymi rodzajami i stopniami niepełnosprawności nie jako „specjalne", ale jako jedne z wielu występujących we współczesnym społeczeństwie. Ich specyfikę należy zatem uwzględnić w projektowaniu uniwersalnym, czyli tworzeniu w jak największym stopniu dostępnych obiektów, miejsc i usług użyteczności publicznej (Imrie 2012, Zajadacz 2012). Podstawowym postulatem jest zaprzestanie koncentrowania się na „niepełnosprawności", a skupianie się na zróżnicowanych potrzebach społecznych i dostosowaniu do nich warunków środowiska geograficznego (społecznego i fizycznego).

W praktyce GM prowadzi do ukierunkowania działań głównie na rozwój inkluzji społecznej. Zgodnie z tym podejściem cechy związane z niepełnosprawnością nie są traktowane jako „specjalne", ale jako jedne z wielu występujących

w społeczeństwie, które powinny być brane pod uwagę w projektowaniu uniwersalnym. Zagwarantowanie uniwersalnie przygotowanej oferty umożliwia swobodne, samodzielne korzystanie z niej osób z różnymi ograniczeniami fizycznymi czy sensorycznymi. To podejście w największym stopniu jest zgodne z całością założeń koncepcji accessible tourism (Darcy, Dickson 2009, Darcy, Buhalis 2011, Buhalis, Darcy, Ambrose 2012).

Ekonomiczny model niepełnosprawności (EM) oparty został na zbliżonych założeniach, związanych głównie z dostrzeganiem zróżnicowanego popytu na rynku turystycznym. EM koncentruje się na tworzeniu podaży dostosowanej do popytu osób niepełnosprawnych (Forrester, Davis 2011). Związane jest to zarówno z coraz większą konkurencją na rynku, jak również skalą zjawiska niepełnosprawności (wg *World Report on Disability 2011*, około 15% populacji w skali świata to osoby niepełnosprawne). W wielu branżach dostrzega się, że osoby niepełnosprawne oraz ich bliscy stanowią dużą grupę klientów, co powoduje badania ich popytu oraz tworzenie odpowiednich produktów także na rynku usług turystycznych. EM zakłada, że rynek ten już istnieje i rozwija się dynamicznie wraz z odchodzącym na emeryturę pokoleniem wyżu demograficznego, ponieważ utrata sprawności następuje często także wraz z wiekiem (Forrester, Davis 2011). Podstawowym problemem jest zatem pozyskanie klientów poprzez dostarczenie im urządzeń i usług, których potrzebują. Osoby z tej grupy (seniorów) często nie identyfikują swoich ograniczeń z niepełnosprawnością, zazwyczaj chcą robić te rzeczy, które dotąd robiły, a także w wielu przypadkach ponownie przeżywać swoją młodość podczas emerytury. Ich umiejętności nie są jednak takie same, jak w czasach, gdy byli 20-latkami. Będą oni zatem oczekiwać, by usługi, produkty były tak dostosowane, aby spełniły ich oczekiwania i umożliwiały satysfakcję z ulubionych zajęć. Ten impuls nowego popytu na bardziej dostępne urządzenia i usługi zmienia paradygmat postrzegania niepełnosprawności. W interesach branży leży świadomość potrzeb i wielkości rynku. Prowadzi to do redefinicji niepełnosprawności od koncepcji, że jest to grupa homogeniczna do dostrzegania, że jest to bardzo zróżnicowana grupa o różnych stopniach i rodzajach ograniczonej sprawności, jak również zróżnicowanych potrzebach, pragnieniach, doświadczeniach i oczekiwaniach.

W praktyce EM oznacza skupienie uwagi na heterogenicznym środowisku osób niepełnosprawnych jako segmencie czy segmentach rynku turystycznego. Podstawą działań jest rozpoznanie zróżnicowanych potrzeb i oczekiwań osób niepełnosprawnych i ich bliskich, z którymi często podróżują w celach turystycznych. Stąd wszystkie warianty relacji społecznych: ekskluzja, integracja i inkluzja są brane pod uwagę w kreowaniu zróżnicowanej oferty turystycznej.

Tab. 15.1. Cechy wybranych modeli niepełnosprawności

Medyczny	*Społeczny*	*Geograficzny*	*Ekonomiczny*
Osobisty problem	Kwestie społeczne	Kwestie przestrzenne	Kwestie popytu
Opieka medyczna	Społeczna integracja	Integracja przestrzenna	Integracja ekonomiczna
Indywidualne traktowanie, leczenie	Działania społeczne	Udostępnianie miejsc i przestrzeni	Rozwój produktów
Pomoc osobista	Indywidualna i społeczna odpowiedzialność	Wykorzystanie systemu informacji geograficznej w ocenie i dostosowywaniu dostępności przestrzeni do indywidualnych potrzeb	Innowacje w projektowaniu i funkcjonalności
Indywidualne usprawnianie	Dostosowywanie środowiska	Projektowanie uniwersalne	Projektowanie uniwersalne
Koncentracja na indywidualnym zachowaniu	Nastawienie społeczne	Człowiek jako integralna część środowiska geograficznego	Kultura (obsługi klienta)
Opieka	Prawa człowieka	Prawa człowieka	Przewaga konkurencyjna
Polityka ochrony zdrowia	Polityka (wyrównywanie szans)	Polityka, siły rynku	Siły rynku
Ekskluzja, indywidualna adaptacja	Integracja, zmiany społeczne	Inkluzja	Inkluzja

Źródło: Forrester, Davis (2011), A. Zajadacz (2014).

W oparciu o analizę wybranych modeli niepełnosprawności (tab. 15.1) i powiązanych z nimi typów podaży turystycznej można stwierdzić, że modele te, oparte na różnych paradygmatach, biorąc pod uwagę ich znaczenie w kształtowaniu podaży turystycznej, nie powinny być traktowane jako koncepcje „wykluczające się", lecz jako komplementarne wobec siebie. Duże zróżnicowanie indywidualnych potrzeb potencjalnego turysty powoduje, że często należy „mieszać modele" między sobą, wykorzystując istotne elementy każdego z nich w celu optymalnego zaspokojenia potrzeb turystycznych i gwarantowania poczucia wysokiej satysfakcji w podróży turystycznych osób niepełnosprawnych. Kreowanie oferty turystycznej tak zróżnicowanej, związanej z zachodzącymi procesami integracji i inkluzji społecznej, wymaga zaangażowania nie tylko branży turystycznej, ale także ogółu społeczeństwa. Przydatne dla praktyków są wypracowane i rekomendowane w podręczniku *Manual on Accessible Tourism for All* (2015) zasady rozwoju turystyki dostępnej.

15.2. Zasady projektowania szlaków turystycznych i towarzyszącej im infrastruktury

Pod koniec lat 80. XX w. w Wielkiej Brytanii zrodziła się idea „turystyki dla wszystkich". Szybko upowszechniała się również w innych krajach europejskich. Jej popularność wynika z założenia, że każdy człowiek powinien mieć możliwość podróżowania po swoim kraju i poza jego granicami oraz odwiedzenia jakiegokolwiek miejsca, atrakcji turystycznej czy wzięcia udziału w wydarzeniu (Handbook: Accessibility issues… 2006). Dlatego wszelkie inwestycje czy urządzenia w turystyce należy w miarę możliwości projektować tak, by umożliwić korzystanie z nich wszystkim ludziom, niezależnie od ich niepełnosprawności czy ograniczeń zdrowotnych.

15.2.1. Dostępność szlaków

Dostępność jest dla wszystkich turystów podstawowym warunkiem, który musi być spełniony, by możliwe było korzystanie zarówno z przestrzeni, jak i z oferty turystycznej. Określenie „dostępny" oznacza: dogodny, osiągalny, będący do dyspozycji. Wiąże się ono także z takimi cechami, jak: użyteczność, funkcjonalność oraz uniwersalność. „Dostępność turystyczna" była niegdyś pojmowana głównie w kategoriach dostępności komunikacyjnej, jako możliwość dojazdu środkami komunikacji do celu podróży, a także jako system połączeń komunikacyjnych, szlaków i wyciągów turystycznych umożliwiających turyście odbywanie wycieczek w obrębie wybranego regionu turystycznego do określonych miejsc (Warszyńska, Jackowski 1979, Kowalczyk 2001). Współcześnie pojęcie dostępności turystycznej ma szersze znaczenie. W odniesieniu do szlaków turystycznych dostępność może być rozpatrywana w aspekcie:

1) **fizycznogeograficznym** – do podstawowych czynników przyrodniczych mających wpływ na możliwość penetracji szlaków zalicza się: ukształtowanie terenu (spadki), rodzaj podłoża (gleby), prędkość nurtu rzecznego, występowanie mielizn, amplitudy wahania poziomu wód powierzchniowych (na szlakach wodnych), warunki klimatyczne i pogodowe wpływające na sezonowość i okresowość wykorzystania szlaków;
2) **ekonomicznym** – podstawowe znaczenie ma cena wyjazdu, usług turystycznych (np. użytkowania tras narciarskich, szlaków konnych, zwiedzania tematycznych szlaków kulturowych w egzotycznych regionach) czy cena sprzętu niezbędnego do uprawiania turystyki kwalifikowanej;
3) **społecznym** – obejmuje ona m.in.: bezpieczeństwo penetracji szlaków związane z sytuacją społeczno-polityczną, komfort wędrówki wynikający z obciążenia szlaku ruchem turystycznym (przepustowość), występowanie potrzeb społecznych związanych np. z cyklem życia rodziny (m.in. wyprawy z dziećmi), kondycją fizyczną (osoby starsze, niepełnosprawne)

4) **psychologicznym** – odnoszącym się do cech osobowościowych turysty mających wpływ na jego preferencje, upodobania, zainteresowania, w tym także lęki, fobie, (np. agorafobia, socjofobia);

5) **informacyjnym** – możliwość skorzystania ze szlaków warunkowana jest ich czytelnym oznakowaniem w terenie oraz zapewnieniem aktualnej, adekwatnej do potrzeb użytkowników (pod względem treści, jak i formy przekazu), informacji na temat szlaków i związanej z nimi oferty turystycznej;

6) **fizyczno-funkcjonalnym** – istotne znaczenie mają udogodnienia techniczne na szlakach i w towarzyszącej im infrastrukturze (zwłaszcza w środkach transportu, obiektach noclegowych, gastronomicznych, miejscach wypoczynku), które umożliwiają swobodne i bezpieczne korzystanie ze szlaków. Dostępność fizyczno-funkcjonalna jest pojmowana jako „stopień, w jakim dana osoba może w sposób swobodny i samodzielny użytkować budynki i inne obiekty, jak również obszary otwarte, bez potrzeby korzystania ze specjalnej pomocy. Zwiększanie dostępności oraz dostarczanie informacji na jej temat przynosi korzyści wielu osobom, które chcą podróżować, ale napotykają w związku z tym na trudności (Westcott 2004).

Problemy ograniczonego dostępu do szlaków turystycznych (ze względu na bariery: fizyczne, techniczne, społeczne, psychologiczne, informacyjne, ekonomiczne) dotykają szczególnie kilku grup społecznych, do których zalicza się osoby niepełnosprawne (trwale lub czasowo), osoby starsze, rodziny z małymi dziećmi.

W odniesieniu do potrzeb osób niepełnosprawnych „dostępność oznacza możliwość korzystania na równych prawach z innymi ze środowiska fizycznego, transportu, technologii i systemów komunikacyjno-informacyjnych oraz pozostałych obiektów i usług”[1]. Potrzeby tej grupy nie są obecnie traktowane jako „specjalne”, ale jako jedne z wielu występujących we współczesnym społeczeństwie. Odpowiedzią na nie jest respektowanie zasad uniwersalnego projektowania.

Projektowanie uniwersalne to „projektowanie produktów oraz otoczenia, tak aby były one dostępne dla wszystkich ludzi, w najwyższym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji bądź wyspecjalizowanego projektowania”[2]. Do podsta-

[1] Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020: Odnowione zobowiązanie w sprawie budowy Europy bez barier. KOM(2010)636, Bruksela, s.7, http://spdn.pl/wp-content/uploads/2012/11/pdf-Europejska-strategia-w-sprawie-niepenosprawnoci-2010-2020.pdf, .

[2] Projektowanie uniwersalne. Objaśnienie koncepcji. The Norwegian Ministry of the Environment, 2007, s. 7, http://www. niepelnosprawni.gov.pl/dostepnosc-projektowanie uniwer/ http://www.niepelnosprawni.gov.pl/ dostepnosc-projektowanie-uniwer.

wowych zasad uniwersalnego projektowania należą: 1) użyteczność dla osób o różnej sprawności, 2) elastyczność w użytkowaniu, 3) proste i intuicyjne użytkowanie, 4) czytelna informacja, 5) tolerancja na błędy, 6) wygodne użytkowanie bez wysiłku oraz 7) wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania[3]. Efektywność projektowania uniwersalnego zależna jest od stopnia włączania w ten proces przedstawicieli jego beneficjentów. Działania związane zarówno z projektowaniem, wdrażaniem planów, jak i eksploatacją obiektów i urządzeń powinny być zatem podejmowane nie tylko „dla" osób o różnej sprawności, ale także „z" osobami niepełnoprawnymi oraz „przez" osoby niepełnosprawne. Uwzględnianie zasad uniwersalnego projektowania w turystyce, w tym także w funkcjonowaniu szlaków, jest integralną częścią działań związanych z urzeczywistnianiem koncepcji turystyki dostępnej.

Turystyka dostępna „jest formą turystyki, która wymaga współpracy między interesariuszami w celu umożliwienia osobom z różnymi wymaganiami – związanymi z mobilnością, wzrokiem, słuchem i wymiarem poznawczym – samodzielnego, godnego funkcjonowania. Taka współpraca polega na dostarczeniu uniwersalnie zaprojektowanych produktów turystycznych i usług oraz zapewnieniu uniwersalnie zaprojektowanego dostępu do przestrzeni" (Buhalis, Darcy 2011, s. 10). Ta definicja uwzględnia pełny cykl życia człowieka oraz fakt, że każdy, w zależności od zmiennej kondycji organizmu (np. niepełnosprawność stała lub tymczasowa, podeszły wiek, otyłość) oraz etapu życia w rodzinie (np. rodziny z małymi dziećmi), może stać się beneficjentem określonych rodzajów udogodnień.

Dostępność otwartej przestrzeni

Bucharzewo – Leśny Ogród Edukacyjny „Leśna Przygoda" w Nadleśnictwie Sieraków został utworzony w 2009 r. Jest to jeden z nielicznych w Polsce (obok Arboretum w Bolestraszycach i Ogrodu Botanicznego PAN w Powsinie) ogród dostosowany do edukacji i wypoczynku osób niewidomych i słabowidzących. Dojazd możliwy jest samochodem lub autokarem, obok nadleśnictwa dostępny jest bezpłatny parking dla 15 samochodów i 3 autokarów.

Ryc. 15.3. Wejście do Ogrodu Edukacyjnego „Leśna Przygoda", fot. A. Zajadacz

Wstęp do sensorycznego ogrodu również jest bezpłatny. Przy wejściu zamieszczono plan ogrodu z reliefem (ryc. 15.3 i 15.4). Nawierzchnie ścieżek na placu zbudowane są z drobnego otoczaka. Na powierzchni 1,98 ha wyznaczono osiem przystanków przedstawiających 11 typów siedliskowych lasu. Tematyka ścieżek związana jest z edukacją przyrodni-

[3] The Center of the Universal Design, http://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciples text.htm, 27.07.2013, M. Wysocki (2010).

czą. Na placu znajduje się 11 „okręgów", które przedstawiają poszczególne typy siedliskowe lasu. Każdy z okręgów jest obsadzony odpowiednimi dla danego siedliska gatunkami drzew i wyposażony w tablice opisujące dane siedlisko. Na terenie ogrodu przygotowano ponad 130 stanowisk, przy których osoby niedowidzące i niewidome odczytują informacje o lasach. Tablice ustawiono na starannie utrzymanej murawie trawnikowej. Informacje podane są tekstem tradycyjnym, na który nałożono plastikowe osłony z tekstem Braille'a (ryc. 15.5). Ogród jest podzielony na działy: łowiectwo, szkolnictwo leśne, praca leśnika, ochrona przeciwpożarowa, ochrona lasu i lekcja dendrologii. W otoczeniu są łąki i lasy.

Ryc. 15.4. Plan Ogrodu Edukacyjnego „Leśna Przygoda", z nakładką z reliefem, fot. A. Zajadacz

Opisano i przedstawiono w grafice reliefowej dziko żyjące leśne zwierzęta. Sprawdzenie wiedzy możliwie jest w formie realizacji zadań przy kolejnych stanowiskach z grami edukacyjnymi (Dąbski, Dudkiewicz 2010). W przestrzeni ogrodu znajdują się leśne cymbały (ryc. 15.6).

Ryc. 15.5. Tablica edukacyjna z nakładką i opisem w alfabecie Braille'a, fot. A. Zajadacz

Ogród można zwiedzać z przewodnikiem. W jednym z bloków tematycznych zadbano o „leśne zabawki interaktywne" (ryc. 15.6), takie jak: ścieżka zmysłów (można chodzić po niej boso), leśna skocznia, terenowa gra dydaktyczna itp. Jest także możliwość organizacji zajęć edukacyjnych i rekreacyjnych – w leśnej klasie (wigwamie) znajdują się ławy i stoły, wyznaczono miejsce na ognisko. Wszystkie urządzenia edukacyjne i rekreacyjne przystosowane są do korzystania z nich przez osoby niewidome. W części dendrologicznej dzieci, dotykając kory, uczą się rozpoznawać gatunki drzew. W łowieckiej mogą smakować lizawki lub wspiąć się na ambonę. O pożarach uczą się, dotykając spalonego pnia drzewa. Dzięki tablicom dowiadują się również, w jaki sposób należy zachowywać się w lesie (ryc. 15.7).

Ryc. 15.6. a-b Leśne cymbały i zabawki interaktywne, Ogród Edukacyjny „Leśna Przygoda", fot. A. Zajadacz

Ogród Edukacyjny „Leśna Przygoda" w Bucharzewie to przestrzeń przystosowana dla niewidomych użytkowników o czytelnym układzie kompozycji, starannie dobranym materiale roślinnym i umiejętnie wkomponowanej małej architekturze. Udostępnione urządzenia oraz środowisko przyrodnicze ogrodu i jego otocznia sprzyja zarówno edukacji, jak i wypoczynkowi z uwzględnieniem potrzeb osób niewidomych.

Ryc. 15.7. Tablica edukacyjna, fot. A. Zajadacz

Do mankamentów, z punktu widzenia potencjalnego turysty, należy natomiast bardzo słabe oznakowanie drogi dojazdu do Nadleśnictwa Bucharzewo, brak informacji na temat ogrodu, jego lokalizacji w terenie. Ponadto po pięciu latach od uruchomienia ogrodu część tablic z plastikowymi nakładkami w języku Braille'a wymaga odnowienia lub oczyszczenia (zwłaszcza z ptasich zanieczyszczeń).

Kolejnym miejscem przystosowanym dla niewidomych turystów w gminie Sierkaów jest **Ścieżka edukacyjna dla osób słabowidzących w Chorzępowie**. Jej powstanie jest wynikiem działań Stowarzyszenia na Rzecz Integracji Osób Starszych i Niepełnosprawnych „Wieś bez barier" z siedzibą w Chorzępowie, jako inicjatywy społeczności lokalnej: Koła Gospodyń Wiejskich, Ochotniczej Straży Pożarnej oraz młodzieży. We wsi zmodernizowano świetlicę, dostosowując ją do potrzeb osób niepełnosprawnych (głównie niewidomych), wyposażono w urządzenia edukacyjne i rekreacyjne ścieżkę prowadzącą ze wsi w kierunku lasu (ryc. 15.7). Trasa ma charakter drogi gruntowej i liczy około 1,5 km. Wzdłuż drogi zamieszczono tradycyjne, kolorowe tablice z informacjami dotyczącymi życia na wsi, walorów Puszczy Noteckiej oraz funkcjonowania ekosystemu. Ponadto na trasie można skorzystać z interaktywnych gier edukacyjnych (ryc. 15.9-15.10) oraz tablicy dźwiękowej. Ścieżkę zwiedza się indywidualnie lub (po wcześniejszym umówieniu) z przewodnikiem[4]. Trasa przebiega przez bezpieczną, spokojną okolicę, co gwarantuje swobodę poruszania się, zwiedzania i zabawy osób niewidomych oraz słabowidzących.

[4] Oferta turystyczna Sierakowa, http://sierakow.pl, 20.07.2014.

Ryc. 15.8. Początek Ścieżki w Chorzępowie i plan wsi z plastikową nakładką z reliefem, fot. J. Zajadacz

Ryc. 15.9. Tablice edukacyjne z opisem w języku Braille'a i zabawki interaktywne, fot. J. Zajadacz

Rys. 15.10. Urządzenia edukacyjne i gra terenowa w kółko i krzyżyk, przystosowana dla osób niewidomych, fot. J. Zajadacz

Działania podjęte w Chorzępowie wyróżniają się bardzo pozytywnie w skali kraju ze względu na kompleksowe podejście do obsługi niewidomych turystów. Zagwarantowano dostosowanie bazy noclegowej (gospodarstwa agroturystyczne), świetlicy, ścieżki edukacyjno-wypoczynkowej. Duży potencjał w rozwoju turystyki osób niewidomych tkwi w postawach i inicjatywach mieszkańców Chorzępowa – dostrzegających potrzeby osób niepełnosprawnych.

Zdecydowanie wymaga jednak wzmocnienia system informacji turystycznej, zarówno w terenie (obecnie brak jest wyraźnego oznakowania dojazdu do ścieżki edukacyjnej), jak i na stronach internetowych organizatorów turystyki w Chorzępowie.

Źródło: opracowanie autorów

15.3. Ograniczenia i bariery na szlakach związane z turystyką osób niepełnosprawnych

Korzystanie ze szlaków turystycznych przez osoby z niepełnosprawnością wymaga dostosowania ich infrastruktury do różnorodnych potrzeb uwzględniających ich możliwości fizyczne i percepcyjne[5]. Wiele szlaków turystycznych jest niedostosowanych do tych możliwości, z jednej strony z uwagi na topografię terenu i bariery na trasie szlaku, a z drugiej strony z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury wspomagającej ruch turystyczny, kończąc na rzetelnej informacji turystycznej.

Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych wskazuje na konieczność uwzględnienia w ofercie turystycznej ich potrzeb. Dostępność szlaków powinna być realizowana zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, ale z uwagi na bardzo dużą różnorodność potrzeb ON i istniejących warunków topograficznych oraz zagospodarowania przestrzeni, winna być realizowana w sposób racjonalny. W świetle zapisów Konwencji **racjonalne dostosowanie** to takie, które uwzględnia „konieczne i stosowne modyfikacje i adaptacje niepociągające za sobą nieproporcjonalnych i niewłaściwych utrudnień, które to modyfikacje i adaptacje są niezbędne w określonych przypadkach dla zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwości egzekwowania i korzystania z wszystkich praw człowieka i fundamentalnych swobód”[6]. Definicja ta odnosi się przede wszystkim do potrzeb i możliwości fizycznych oraz percepcyjnych ON, a nie jak w przypadku wielu gestorów infrastruktury turystycznej odnosi się do ograniczeń finansowych. Ma to istotne znaczenie przy projektowaniu nowych tras turystycznych, które powinny być projektowane w sposób jak

[5] Możliwości fizyczne i percepcyjne dotyczą większej grupy osób, nie tylko z określoną niepełnosprawnością, ale także starszych, których sprawność jest wynikiem chorób geriatrycznych, i wszystkich, którzy mają ograniczenia fizyczne z powodu kontuzji lub wynikających np. z opieki nad małymi dziećmi w wózkach.

[6] Artykuł 2 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z 13 grudnia 2006 r. (rezolucja 61/106).

najbardziej dostępny dla wszystkich, uwzględniając w tym możliwość samodzielnego korzystania z nich przez ON i osoby starsze. Samodzielność jest przejawem niezależności i poszanowania praw obywatelskich tych osób, stąd dostępność powinna być realizowana z jej uwzględnieniem. Z drugiej strony należy zdać sobie sprawę, że nie wszystkie szlaki czy trasy turystyczne będzie można dostosować całościowo, ale w takich przypadkach należy uwzględniać możliwości zastosowania alternatywnych rozwiązań, np. wytyczenie innego dojścia lub trasy, czy wprowadzenia możliwości skorzystania z pomocy asystenta lub dodatkowych środków transportu.

Bariery na trasach i szlakach turystycznych można podzielić na takie, które osoba niepełnosprawna:

- może pokonać samodzielnie,
- może pokonać samodzielnie, ale wymaga to od niej zwiększonego wysiłku fizycznego i uwagi,
- może pokonać korzystając z pomocy asystenta lub osoby trzeciej,
- pokonuje przy zastosowaniu dodatkowych środków transportu,
- pokonuje przy pomocy dwóch lub więcej osób.

Utrudnienia w poruszaniu się po trasach turystycznych związane są przede wszystkim z ukształtowaniem terenu, a szczególnie dotyczy to zmian rzędnych wysokości prowadzonego szlaku. Progi, uskoki i zagłębienia, powalone drzewa i inne przeszkody pojawiające się na trasie szlaku poprzecznie do ruchu, w tym również schody, są barierami krytycznymi, niemożliwymi do samodzielnego pokonania przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich i znacznym utrudnieniem dla osób poruszających się za pomocą kul lub innych urządzeń wspomagających poruszanie się. Dotyczy to wszelkich nierówności powyżej 2 cm.[7] Utrudnieniem krytycznym są także przewężenia na trasie szlaku o szerokości mniejszej niż 90 cm. Stałe nachylenie powyżej 5% (gradient 1/20) sprawia, że pokonanie trasy wiąże się ze zwiększonym wysiłkiem fizycznym, szczególnie dla osób poruszających się na wózkach z napędem ręcznym. Dla osób niewidomych i niedowidzących utrudnieniem są natomiast wszelkiego rodzaju przeszkody zlokalizowane w skrajni szlaku: na poziomie terenu, a szczególnie niebezpieczne są umieszczone na wysokości 68–220 cm, których osoba poruszająca się z białą laską może nie zauważyć.

Osoby z niepełnosprawnością mają zawsze na uwadze swoją wydolność organizmu i ewentualne możliwości wykorzystania urządzeń i środków transportu wspomagających ich mobilność, dlatego swoje wybory korzystania ze szlaków i tras turystycznych warunkują przede wszystkim[8]:

[7] Przepisy w innych krajach wskazują, że barierą krytyczną są progi wyższe niż 5 cm.

[8] Pominięto warunki ekonomiczne, choć jest to jeden z ważnych czynników warunkujących wybory celów turystycznych.

– możliwością dogodnego dojazdu środkami transportu publicznego lub indywidualnego,
– brakiem barier utrudniających poruszanie,
– ukształtowaniem terenu, po którym mają się poruszać,
– długością szlaku i czasu potrzebnego na jego pokonanie,
– atrakcjami turystycznymi i ich dostępnością na trasie szlaku,
– istniejącymi zorganizowanymi miejscami odpoczynku, w tym z dostępem do toalet dla osób niepełnosprawnych,
– możliwością skorzystania z alternatywnych środków transportu lub pomocy asystenta/przewodnika.

Wsparciem tych wyborów jest szczegółowa i rzetelna informacja turystyczna uwzględniająca udogodnienia i bariery w poruszaniu się po szlaku. Na podstawie tak przygotowanej informacji osoba z niepełnosprawnością mogłaby podejmować samodzielnie decyzję o planowanej trasie wędrówki.

15.4. Zasady projektowania infrastruktury towarzyszącej szlakom

W pełni dostępne środowisko nie stwarza barier dla żadnego rodzaju ograniczeń, zarówno fizycznych, jak i psychicznych, znacznie ułatwia też funkcjonowanie w takiej przestrzeni w pełni zdrowym ludziom. Na tym prostym założeniu wyrosła filozofia „projektowania dla wszystkich". W pewnym ograniczonym zakresie dotyczy ona również projektowania szlaków turystycznych. Oczywiście w wielu przypadkach dostosowywanie tras terenowych do potrzeb osób z niepełnosprawnością jest nierealne i niewykonalne (choćby z powodu ukształtowania terenu czy ze względów finansowych). Tym niemniej coraz częściej myśli się o specyficznych wymaganiach tej grupy turystów, tworząc od podstaw nowe szlaki lub modyfikując odcinki już istniejących. Z tego powodu w rozdziale tym przedstawione zostaną najważniejsze zasady projektowania szlaków dostępnych dla wszystkich.

Standardy dostępności opierają się na ergonomicznych i mentalnych potrzebach osób z niepełnosprawnością. Różnorodność przebiegu szlaków turystycznych utrudnia sporządzenie jednolitych standardów. Bezpośrednie zastosowanie do szlaków ogólnych przepisów prawa budowlanego jest bardzo utrudnione, dlatego należy opracować indywidualne rozwiązania, które będą uwzględniały potrzeby ON, ochronę walorów środowiskowych, a także zainteresowania i pragnienia innych grup użytkowników szlaku. Prace nad udostępnieniem tras dla ON i osób starszych wymagają każdorazowo analizy istniejących warunków topograficznych i sposobu zagospodarowania terenu w celu sporządzenia projektu dostosowania trasy turystycznej do potrzeb ON.

Przed przystąpieniem do wytyczania lub modernizacji przebiegu szlaku należy dokonać szczegółowej oceny ukształtowania terenu i istniejących barier przestrzennych. Pozwoli to na przygotowanie optymalizacji przebiegu trasy w taki sposób, aby mogła być dostosowana do jak największej liczby osób z ograniczoną mobilnością i percepcją, bez konieczności wspomagania ich dodatkowymi urządzeniami lub pomocą innych osób. Analiza przebiegu trasy powinna obejmować udostępnienie jak największej liczby atrakcji przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych i historycznych.

Większość przeszkód na szlaku, takich jak skały czy cieki, występuje naturalnie. Inne przeszkody powstają w wyniku zagęszczania i erozji gleby towarzyszących eksploatacji szlaku. Prawidłowe wytyczenie szlaku i przygotowanie do użytkowania powinno uwzględniać naturalne elementy odwadniające, co zminimalizuje powstawanie takich przeszkód, jak koleiny, usuwiska, odsłanianie korzeni i skał. Usuwanie istniejących przeszkód powinno być realizowane regularnie jako program obsługi technicznej szlaku.

15.4.1. Dojazd i miejsca postojowe

Wejście na szlak lub początek trasy turystycznej powinno być dobrze powiązane z infrastrukturą drogową, w niedalekiej odległości od przystanków komunikacji zbiorowej i parkingu z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością. Z uwagi na ograniczenia ruchowe osób z niepełnosprawnością parking z wyznaczonymi miejscami postojowymi powinien być zlokalizowany możliwie blisko od wejścia na szlak turystyczny. Optymalna odległość to 10–25 m, a za racjonalną przyjmuje się odległość do 100 m. Jeżeli warunki terenowe uniemożliwiają jego zlokalizowanie, należy rozważyć możliwość dojazdu jak najbliżej wejścia na czas wypakowania wózka lub przewidzieć transport zastępczy[9] ułatwiający osobom z ograniczeniem mobilności pokonanie tej trasy. Możliwość zastosowania transportu zastępczego uzależniona jest od miejscowych warunków i możliwości organizacyjnych gestora szlaku turystycznego. Dobrą praktyką jest możliwość wykorzystania zastępczych środków transportu na całej długości szlaku. W przypadku osób, które na co dzień nie dysponują wózkiem inwalidzkim można przewidzieć możliwość wypożyczenia wózka lub innego środka transportu na czas pokonywania trasy.

Miejsca postojowe dla pojazdów przewożących ON powinny mieć następujące wymiary minimalne: szerokość – 3,6 m, długość – 5,0 m.[10] Należy wyzna-

[9] Środkami wspomagającymi ruch ON mogą być dostosowane pojazdy elektryczne (np. meleksy, skutery inwalidzkie, wózki elektryczne, segwaye) lub spalinowe (np. minibusy, quady), zaprzęgi konne, a w niektórych przypadkach również zwierzęta juczne. Do wykorzystania są również ryksze lub rowery trójkołowe (czterokołowe).

[10] Przy ustawieniu miejsca postojowego równolegle do pobocza lub krawężnika zaleca się, aby – z uwagi na coraz częstsze wykorzystywanie samochodów z tylną rampą lub podnośnikiem – długość miejsca postojowego wynosiła 7 m.

czać je na równym[11] i utwardzonym terenie, dobrze odwodnionym, bez zastoin wody. Miejsce postojowe powinno być oznaczone znakiem pionowym D-18a, z umieszczoną poniżej tabliczką T-29 z symbolem osoby niepełnosprawnej (patrz ryc. 15.11). Informacja na tabliczce T-29 może być rozszerzona o liczbę zgrupowanych obok siebie miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.

Ryc. 15.11. Znaki pionowe D-18a i T-29, za: Rozporządzenie Ministrów Iastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U. z 2002 r., nr 170, poz. 1393

Jeżeli tylko istnieje możliwość, należy wytyczyć miejsce postojowe poprzez wymalowanie oznaczeń poziomych, tj. symbolu koperty połączonego z symbolem osoby niepełnosprawnej. Na podłożu gruntowym pole postojowe można wytyczyć liniami z kamieni lub kostki granitowej lub drewnianej. Zaleca się wyznaczenie minimum jednego miejsca postojowego dla osób niepełnosprawnych na każde 25 miejsc postojowych na parkingu[12].

15.4.2. Wejście na szlak

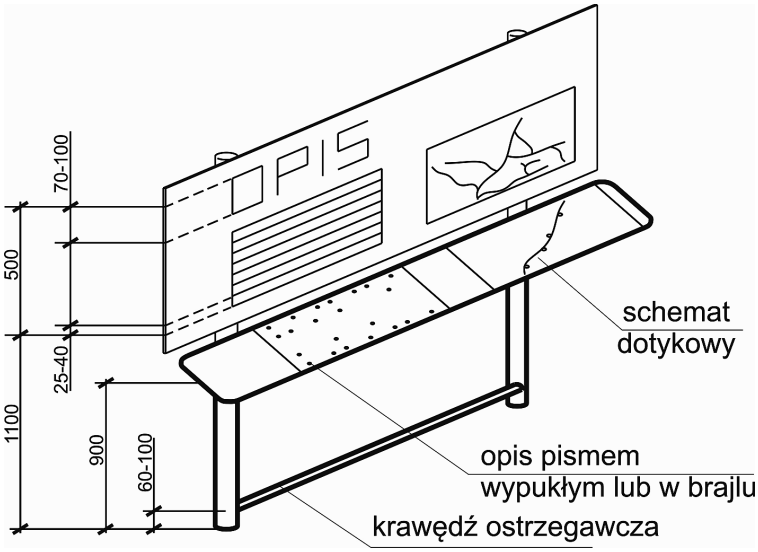
Wejście na szlak lub prowadzące do niego bramki przy kasach nie powinny być węższe niż 90 cm i zaprojektowane w sposób umożliwiający swobodny przejazd osobie poruszającej się na wózku. Dostęp do lady lub okienka kasowego powinien być dostosowany do osoby siedzącej na wózku, tzn. wysokość lady lub dolna krawędź okna kasowego powinna wynosić maksimum 110 cm na szerokości minimum 80 cm.

Przed wejściem na szlak należy ustawić tablicę informującą, dostosowaną również do percepcji osób z dysfunkcjami wzroku na wysokości minimum 110 cm. Pismo powinno być czytelne, kontrastowe w stosunku do tła i wysokością dostosowaną do odległości, z której będzie odczytywane. W opisach należy stosować czcionki bezszeryfowe. Dla osób niewidomych należy zastosować opisy pismem wypukłym, pismem Braille'a umieszczone na odpowiedniej wysokości lub przygotować inne formy pozyskania informacji (np. poprzez dostęp do informacji na stronach www). Wskazane jest sporządzenie mapy przebiegu

[11] Zgodnie z zapisami § 116 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999, nr 43, poz. 430), pochylenie stanowisk postojowych nie powinno być większe niż: 2,5% – jeżeli jest to pochylenie podłużne, 2,5% – jeżeli jest to pochylenie poprzeczne nawierzchni twardej ulepszonej lub 3,5% – jeżeli jest to pochylenie poprzeczne nawierzchni twardej nieulepszonej.

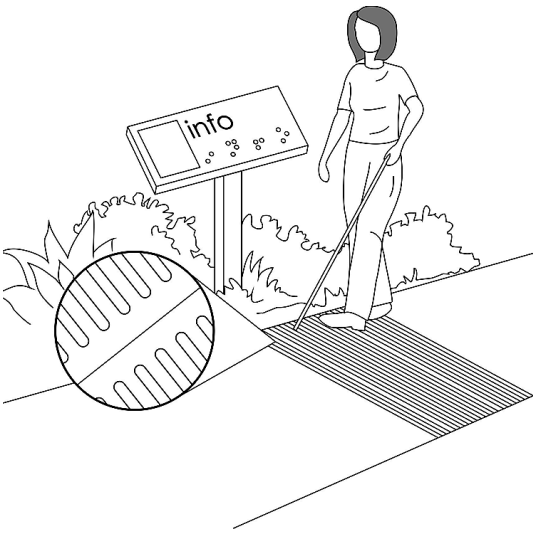
[12] Zalecenie przyjęto na podstawie standardów amerykańskich ADA&ABAAG 2004. Przy większych parkingach należy wytyczyć minimum 2% miejsc dla osób niepełnosprawnych od liczby wszystkich miejsc postojowych na parkingu.

trasy, która również powinna być wykonana jako schemat dotykowy dla osób z dysfunkcjami wzroku (patrz ryc. 15.12).



Ryc. 15.12. Tablica informacyjna dostosowana do potrzeb osób niewidomych, oprac. M. Wysocki na podstawie: SuRaKu (2008)

Na trasie administrator szlaku powinien zlokalizować dodatkowe tablice, jako punkty informacyjne i kierunkowskazy, szczególnie przy skrzyżowaniach i rozwidleniach szlaków turystycznych. W celach edukacyjnych można też przewidzieć tabliczki informacyjno-edukacyjne z opisem atrakcji turystycznych: florą, fauną lub artefaktami dziedzictwa kulturowego. W duchu projektowania uniwersalnego powinny być one dostępne i czytelne dla ON, w tym również dla osób z dysfunkcjami wzroku. Przykładowe rozwiązanie przedstawiono na ryc. 15.13. Przy projektowaniu ścieżek turystycznych warto zadbać o możliwość multisensorycznego doświadczania atrakcji turystycznych. Zapachy, dźwięki i dotyk mogą być wykorzystane także jako wskazówki orientacyjne dla osób z dysfunkcjami wzroku.

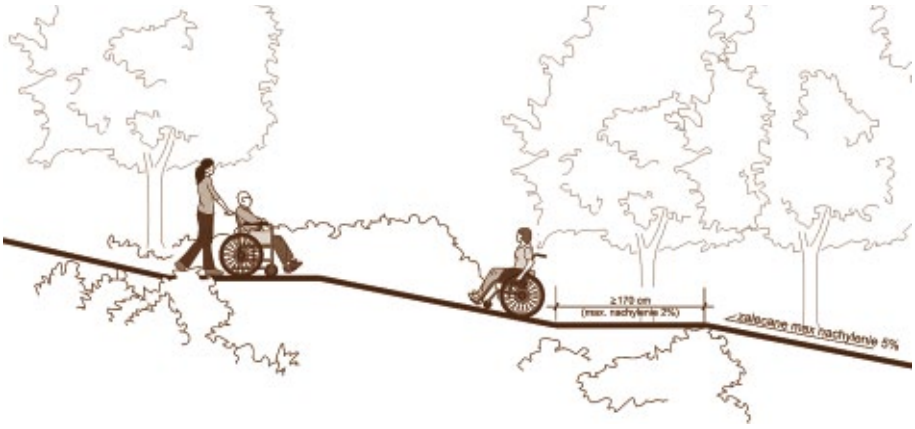


Ryc. 15.13. Pas z faktury kierunkowej o szerokości 80–120 cm przecinający w poprzek ciąg pieszy, naprowadza osobę niewidomą na punkt informacyjny, SuRaKu (2009)

15.4.3. Prowadzenie trasy szlaku turystycznego

Tam gdzie jest to możliwe należy dbać o wytyczanie szlaków, które będą uwzględniały możliwości percepcyjne i fizyczne wszystkich ich użytkowników. Dlatego dobrą praktyką jest wytyczanie szlaków o różnej długości i skali trudności dostosowanych do możliwości poruszania się ON i starszych. Do jednego celu można poprowadzić różne trasy, tak aby osoby z ograniczeniami mobilności mogły wybrać tę, która będzie im najbardziej odpowiadała. Należy tak planować przebieg trasy, aby prowadziła do jak największej liczby atrakcji turystycznych i punktów widokowych, z których mogą korzystać wszyscy użytkownicy. W naturalnym środowisku warto jedną z tras wyznaczyć jako trasę spacerową o niskim poziomie trudności, w bliskim sąsiedztwie punktu dojazdowego i, o ile to możliwe, jako zamkniętą pętlę, z możliwością wykorzystania jej jako ścieżki edukacyjnej.

Przy wyznaczaniu tras na terenach zielonych zaleca się zmiany nawierzchni zarówno kolorystyczne, jak i fakturowe, dostosowując ją do różnych obszarów funkcjonalnych. Na przykład inna faktura nawierzchni może być na ciągach spacerowych, a inna dla miejsc odpoczynku. Nawierzchnia szlaku musi być równa, twarda, dobrze odprowadzająca wodę i antypoślizgowa, także gdy jest mokra. Na nawierzchniach szlaku nie powinny tworzyć się zastoiny wody (kałuże).



Ryc. 15.14. Szlak turystyczny dostępny dla wszystkich grup użytkowników, M. Wysocki

Dla osób z ograniczoną mobilnością zaleca się, aby spadki podłużne trasy nie przekraczały 5% (1:20). Jednak w praktyce uzyskanie tych parametrów na całej trasie szlaku jest trudne. Mówiąc o dostosowaniu szlaku należy mieć na uwadze fakt, że łączna długość odcinków ze spadkiem powyżej 8% nie powinna przekraczać więcej niż 30% całej trasy. Dla bezpieczeństwa poruszających się na wózkach z napędem ręcznym istotne jest, aby odcinki o większych spad-

kach były wolne od innych przeszkód. Długość spadków powinna być ograniczona do minimum, z uwagi na konieczność użycia znacznie większej ilości energii do ich pokonania. W przypadku konieczności zastosowania większych spadków rekomenduje się, aby ich długość nie przekraczała[13]:

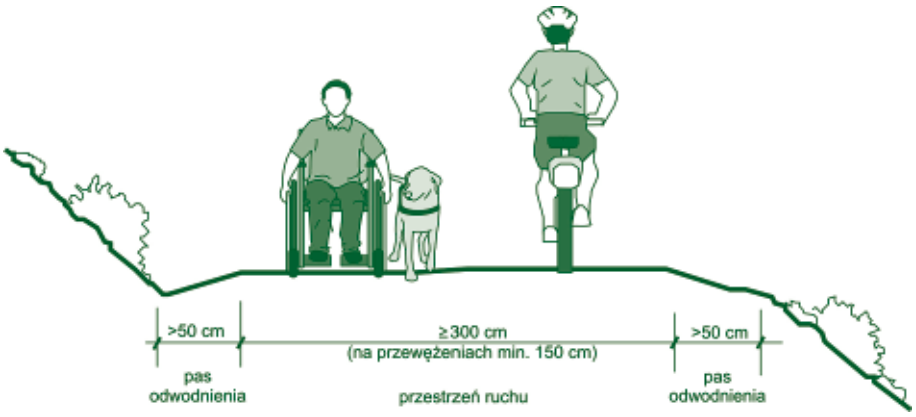
– 61 m przy spadku o wartości do 8%,

– 9 m przy spadku o wartości do 10%,

– 3 m przy spadku o wartości do 12,5%.

Zmiany nachylenia spadków powinny być łagodnie wyprofilowane w sposób ograniczający niebezpieczeństwo upadku osoby poruszającej się na wózku lub skuterem. Przy dużych spadkach mniej więcej co 8 m należy przewidzieć wypłaszczenia o długości minimum 1,7 m (ryc. 15.14).

Szerokość szlaku nie powinna być mniejsza niż 2 m przy korzystaniu z niego przez jedną grupę użytkowników, co zapewnia swobodne wyminięcie się dwóch osób poruszających się na wózkach czy jadących w przeciwnych kierunkach rowerzystów. Na szlaku dopuszcza się przewężenia do 1,2 m, pod warunkiem, że przynajmniej co 10 m będzie znajdować się „mijanka" na długości minimum 1,7 m. W przypadku użytkowania szlaku przez różne grupy użytkowników jego szerokość nie powinna być mniejsza niż 3 m (ryc. 15.15).



Rys. 15.15. Szerokość szlaków (nie powinna być mniejsza niż 3,0 m dla trasy, z której korzystają różne grupy użytkowników), oprac. M. Wysocki na podstawie: Designing Sidewalks and Trails for Access (2013)

Trasa szlaku powinna mieć czytelne dla osób niedowidzących granice, wykończone pasem o odmiennej fakturze, np. z kamieni, zabezpieczone krzewami lub ułożonymi deskami (balami) o wysokości minimum 7,5 cm. Tak zabezpieczona granica jest czytelną linią kierunkową dla osób niedowidzących, poruszających się z pomocą białej laski. Dla większości użytkowników pomocne

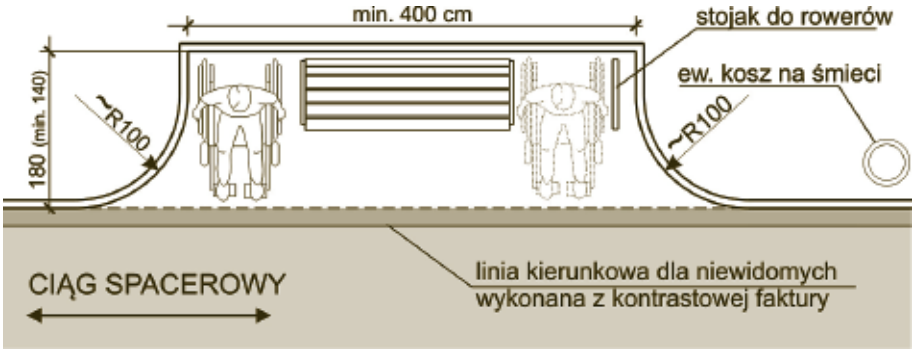
[13] Rekomendacje na podstawie standardów Designing Sidewalks and Trails for Access, pkt. 14.5.1, http://www.fhwa.dot.gov,

są poręcze, które powinny być umieszczone na wysokości 80–110 cm. Aby zapobiec kontuzjom rowerzystów, należy unikać występów na wysokości kierownicy.

15.4.4. Miejsca odpoczynku

Poruszanie się na szlakach turystycznych wymaga często zwiększonego wysiłku, stąd na długości całej trasy należy przewidzieć miejsca, w których turyści będą mogli odpocząć. Tworzenie miejsc odpoczynku jest korzystne dla wszystkich użytkowników, a szczególnie potrzebne jest osobom niepełnosprawnym i starszym, które muszą spożytkować więcej energii na pokonanie danej trasy. Na uczęszczanych szlakach turystycznych należy zadbać, aby miejsca odpoczynku były lokalizowane nie rzadziej niż co 200 m, a na ciągach spacerowych nie rzadziej niż co 50 m.

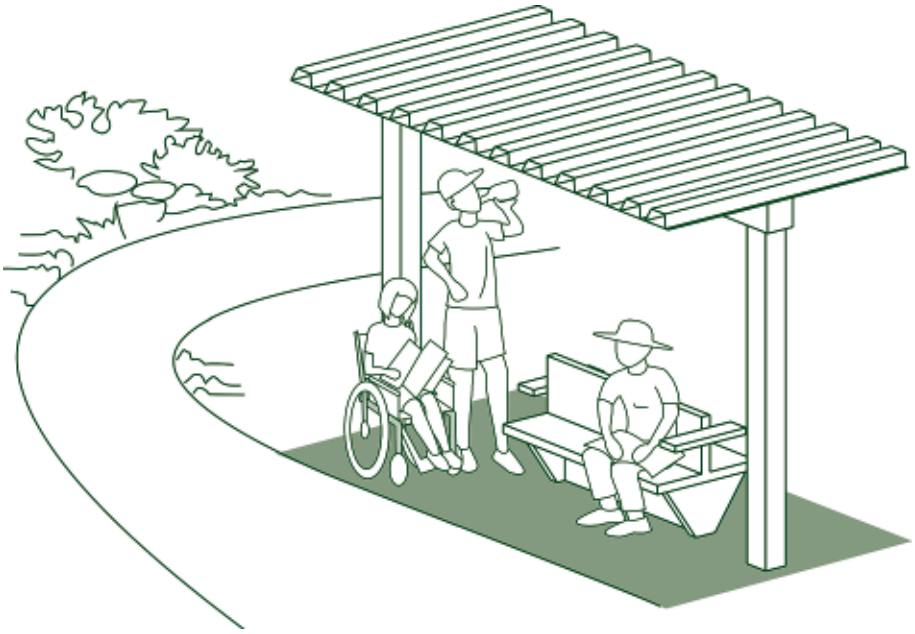
Miejsca odpoczynku powinny być wyposażone w ławki, w tym przynajmniej jedna z oparciem i podłokietnikami. Jest to szczególnie ważne dla osób z ograniczoną mobilnością, które muszą mieć wsparcie przy siadaniu lub wstawaniu. Ławki mogą mieć różne wysokości siedzisk, ale dla osób starszych najwygodniejszym poziomem jest wysokość 50 cm. Obok ławki należy przewidzieć miejsce dla osoby na wózku, które powinno znajdować się poza strefą ruchu (ryc. 15.16). Zaleca się, aby miejsca odpoczynku zlokalizowane były po dwóch stronach szlaku, szczególnie gdy na trasie panuje duży ruch i ma ona szerokość większą niż 3 m.



Ryc. 15.16. Zagospodarowanie miejsca odpoczynku przy szlaku turystycznym, oprac. M. Wysocki na podstawie: Standardy dostępności dla miasta Gdyni, karta 3-1, (2013),

Miejsca przeznaczone do dłuższego odpoczynku powinny być przynajmniej częściowo zadaszone i wyposażone w ławki i stoły, a dodatkowo, o ile warunki na to pozwalają, w punkt czerpania wody, toaletę i miejsce do grillowania. Wszystkie elementy wyposażenia powinny umożliwić korzystanie z nich osobom z ograniczoną mobilnością i percepcją (ryc. 15.17).

Aby toaleta była w pełni dostosowana dla ON, należy zapewnić do niej podjazd o nachyleniu maksymalnym 6%[14]. Drzwi od toalety nie powinny mieć progu większego niż 2 cm i otwierać się na zewnątrz na przestrzeń wolną od przeszkód o wymiarach minimum 1,5 m x 1,5 m i nachyleniu nie większym niż 2,5%. Wnętrze toalety powinno spełniać następujące warunki: mieć powierzchnię manewrową o minimalnych wymiarach 1,5 m x 1,5 m oraz 0,9 m wolnej przestrzeni przynajmniej z jednej strony miski ustępowej, a także być wyposażone w uchwyty po obu stronach toalety i umywalki, w umywalkę niskosyfonową, w baterię umywalkową automatyczną lub z przedłużonym uchwytem, lustro zamocowane na wysokości minimum 1,2 m lub uchylne oraz instalację alarmową.



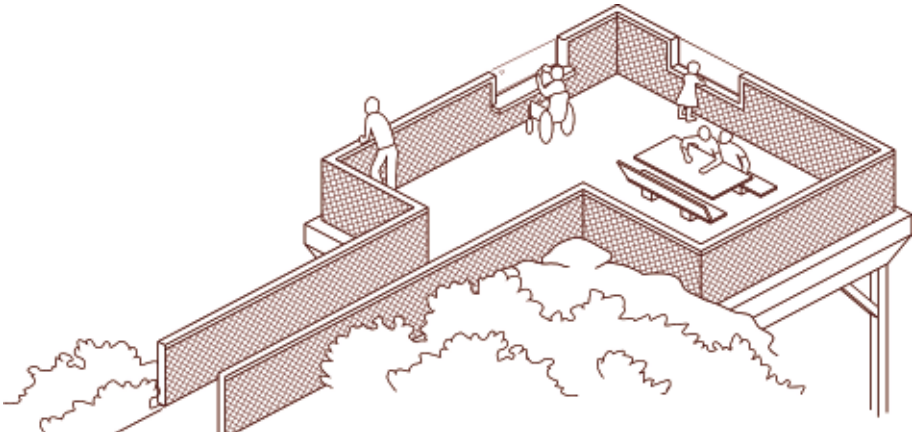
Rys. 15.17. Na szlakach turystycznych należy przewidzieć lokalizację zadaszonych miejsc odpoczynku,
oprac. M. Wysocki na podstawie: Designing Sidewalks and Trails for Access (2016)

[14] Paragraf 70 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczący warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690) wymaga, aby nachylenie pochylni przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych wynosiło: A) dla zlokalizowanych na zewnątrz bez przykrycia o wysokości różnicy poziomów: a) do 0,15 m – maks. 15% spadku, b) do 0,5 m – maks. 8%, c) powyżej 0,5 m – maks. 6%, B) dla zlokalizowanych wewnątrz budynku lub zadaszonych o wysokości różnicy poziomów: a) do 0,15 m – maks. 15% spadku, b) do 0,5 m – maks. 10%, c) powyżej 0,5 m – maks. 6%. Nachylenie 1% odpowiada pokonaniu różnicy wzniesień 0,01 m na długości 1,0 m. Pochylnie dłuższe niż 9 m powinny być przedzielone spocznikami. Nachylenie powyżej 5% powinny być wyposażone w poręcze na wysokości 0,75 m i 0,9 m od płaszczyzny ruchu.

15.4.5. Punkty widokowe

Częstym celem podróży jest miejsce, z którego użytkownicy szlaku mogą podziwiać szeroką panoramę lub inne atrakcje przyrodnicze, np. płynący strumień, wodospad, ciekawe formacje skalne czy obserwować zwierzęta w ich naturalnym środowisku. Nie można pozwolić, aby doświadczanie tych miejsc ominęło osoby z ograniczoną mobilnością czy też osoby, które mogą odbierać wrażenia z tych miejsc jedynie zmysłem słuchu. Gestorzy szlaków powinni szczególną uwagą zwrócić na dostępność punktów widokowych (ryc. 15.18).

Przy ich lokalizacji należy zadbać o ekspozycję walorów krajobrazowych miejsca. Warunki szlaków turystycznych na terenach otwartych często nie pozwalają na montaż wind, dlatego też ważne jest wkomponowanie platformy widokowej w naturalne ukształtowanie terenu i rezygnacja z budowy platform na wieżach widokowych[15]. Wkomponowanie jej w teren podniesie tylko jej walory rekreacyjno-spacerowe.



Ryc. 15.18. Punkty widokowe są zwieńczeniem celów wypraw turystycznych. Przykład dostosowania platformy widokowej, oprac. M. Wysocki na podstawie: Standardy dostępności dla miasta Gdyni (2013)

Należy zadbać o to, aby dojście do platformy widokowej było dogodne dla osób z ograniczeniami mobilności w taki sposób, aby zachęcało te osoby do odwiedzenia tych miejsc. Wytyczenie różnych tras dojścia daje możliwość wyboru drogi samym użytkownikom, w zależności od ich aktualnej kondycji.

Punkt obserwacji powinien umożliwiać podziwianie widoków z różnych poziomów (osoby stojącej i siedzącej na wózku). Dotyczy to również montażu

[15] Z uwagi na parametry nachylenia i wynikającą z tego długość pochylni za racjonalny uważa się pogląd, że wieża widokowa nie powinna być wyższa niż 2 m. Dlatego, gdy nie ma możliwości montażu windy lub innych urządzeń wspomagających, należy rozważyć rezygnację z budowy wieży na rzecz montażu urządzeń optycznych, takich jak peryskopy, które umożliwią podziwianie widoków z poziomu terenu.

dodatkowych urządzeń optycznych do obserwacji (lunety, peryskopy itp.), które powinny być dostosowane do ergonomii osób niepełnosprawnych.

Platforma widokowa powinna być otoczona balustradą, która nie może ograniczać widoku osobom niższego wzrostu i jednocześnie musi być zabezpieczona przed wspinaniem się na nią małych dzieci. W dolnej części balustrady należy przewidzieć podcięcie z miejscem na podnóżek wózka inwalidzkiego.

Punkt widokowy powinien być wyposażony w dostępny dla wszystkich opis miejsca oraz informację o tym, co można zobaczyć na poszczególnych widokach. Do tego celu można wykorzystać grafikę dotykową z opisem pismem Braille'a. Na platformie widokowej należy zlokalizować miejsce do odpoczynku z ławką z podłokietnikami. Dla zwiększenia komfortu użytkowników platforma widokowa powinna być przynajmniej częściowo zadaszona[16].

15.5. Konflikty w użytkowaniu szlaku

Wiele szlaków turystycznych przyciąga różne grupy użytkowników: pieszych, rowerzystów, jeźdźców. Niektóre szlaki są przeznaczone wyłącznie dla jednej grupy, a inne dla wielu grup użytkowników. Każda z tych grup ma na szlaku konkretne potrzeby w zakresie projektowania szlaku, dlatego istnieje możliwość konfliktu i wystąpienie zagrożeń. Osoby niepełnosprawne mogą być tym szczególnie dotknięte, jeśli nie mają możliwości, aby szybko wykrywać i reagować na zagrożenia lub nagłe zmiany w otoczeniu. Aby poprawić jakość szlaków turystycznych zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania, projektanci, planiści i administratorzy szlaku powinni być świadomi potencjalnych konfliktów i poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań minimalizować prawdopodobieństwo ich zaistnienia.

Podstawowe konflikty można zmniejszyć poprzez[17]:

- udzielanie informacji, w tym oznakowanie szlaków w różnych formatach, które wyraźnie wskazują użytkowników, dla których ruch jest dozwolony, a także jasne określenie zasad poruszania się po szlaku,
- zapewnienie odpowiedniej szerokości trasy i odpowiedniej infrastruktury dla wszystkich użytkowników, lub zapewnienie alternatywnych tras dla pewnych grup użytkowników, np. jeźdźców, którzy mogą mieć szczególne potrzeby,
- zapewnienie wystarczającej, bezpiecznej odległości pomiędzy użytkownikami poruszającymi się z różnymi prędkościami, o ile jest to możliwe

[16] *Standardy dostępności dla miasta Gdyni*, Załącznik do Zarządzenia Prezydenta Miasta Gdyni z 17 maja 2013 r., karta 9-3.

[17] Opracowano na podstawie wytycznych *Outdoor Recreation Access Route: Designing Sidewalks and Trails for Access* – http://www.fhwa.dot.gov.

rozgraniczenie ruchu różnych grup użytkowników (pieszych od rowerzystów, rowerzystów od jeźdźców itp.), separacja ruchu kołowego,

– zapewnienie niezbędnych udogodnień dla wszystkich użytkowników szlaku, np. rowerzyści wymagają miejsc postojowych dla rowerów, osoby poruszające się wózkami inwalidzkimi więcej przestrzeni w miejscach odpoczynku, osoby niedowidzące i z ograniczoną mobilnością poręczy i kontrastowych linii kierunkowych oraz odpowiedniego oznakowania trasy,
– umożliwienie osobom niepełnosprawnym i starszym skorzystania z zastępczych środków transportu, np. rowerów trójkołowych, skuterów elektrycznych, zwierząt jucznych lub zaprzęgów.

15.6. Sposoby przystosowania szlaków turystycznych do potrzeb osób niepełnosprawnych – wybrane przykłady z Polski i Europy

Chociaż tematyka przystosowania szlaków turystycznych do potrzeb osób niepełnosprawnych została w Europie i w Polsce dostrzeżona stosunkowo niedawno (początek XXI w.). W ostatnim czasie coraz częściej mają miejsce próby realizacji przedstawianych w tym zakresie postulatów. Nadal jednak w całej Europie tego rodzaju szlaki są nieliczne, stanowiąc zwykle prekursorskie projekty, nie zawsze w pełni udane, ale pomimo to przyjmowane z uznaniem, zainteresowaniem i entuzjazmem wśród tej szczególnej grupy turystów.

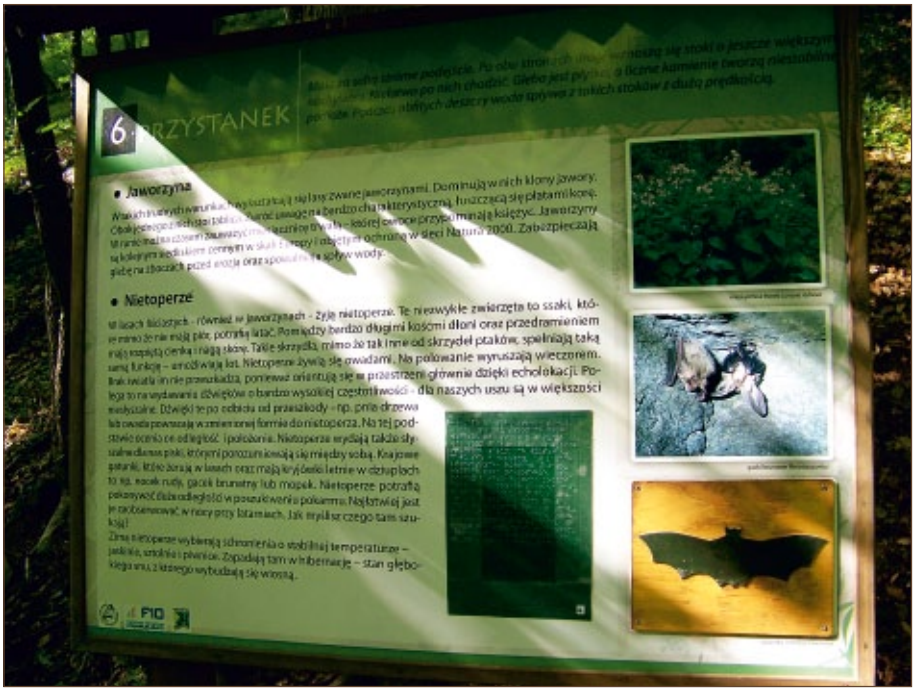
W Polsce odcinki szlaków przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo znajdują się m.in. w Karkonoszach (do wodospadu Szklarki oraz z Kopy przez Równię pod Śnieżką do schroniska Dom Śląski ryc. 15.19–15.20), w Tatrach i Bieszczadach, zaliczają się tu też niektóre fragmenty Szlaku Orlich Gniazd. Część tras jednak tylko z nazwy odpowiada potrzebom osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, mając zbyt duże nachylenia, niewłaściwą nawierzchnię lub nieefektywny system informacyjny. Jako przykład można wskazać pojawiające się w okolicach Kowar na Dolnym Śląsku symbole osoby na wózku, malowane czasem obok znaków zwykłych szlaków pieszych, a czasem z nimi niezwiązane. Ponieważ znaki są dość zniszczone i nierównomiernie rozmieszczone, trudno jednoznacznie określić przebieg tras (nie pełnią w efektywny sposób zamierzonej funkcji prowadzenia turysty), pomijając już wymalowanie ich wzdłuż stromej drogi z Kowar-Wojkowa w kierunku Skalnika (945 m n.p.m.), najwyższego szczytu Rudaw Janowickich.

W Górach Suchych, między Sokołowskiem a schroniskiem PTTK Andrzejówka, powstała z kolei ścieżka dydaktyczna, która dzięki wzbogaceniu tablic informacyjnych w teksty wykonane pismem Braille'a i dodatkowe przestrzen-

ne elementy (możliwość odkrywania dotykiem, ryc. 15.21) przeznaczona jest dla osób z dysfunkcją wzroku. Dla tej grupy powstała też skromna infrastruktura przy ścieżce dydaktycznej Niknąca Łąka w Parku Narodowym Gór Stołowych (dwa niewielkie panele), a także trasa w arboretum w Bolestraszycach koło Przemyśla (Ogród dydaktyczny dla osób niepełnosprawnych). Większość wymienionych tras została szczegółowo scharakteryzowana w pracy K. Kołodziejczyka (2013).

Ryc. 15.19. Budowa udogodnień dla turystów niepełnosprawnych na szlaku od Kopy do Domu Śląskiego w masywie Śnieżki, fot. B. Włodarczyk

Ryc. 15.20. Wyłożony specjalną plastikową siatką i wyposażony w barierkę pas dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich na Równi pod Śnieżką. Siatka pozwala na wyrównanie nawierzchni przy jednoczesnym zachowaniu jej porowatości (ograniczenie śliskości) i przepuszczalności dla opadów atmosferycznych, fot. K. Kołodziejczyk,



Ryc. 15.21. Plakietka z pismem Braille'a i płaskorzeźbione w drewnie wyobrażenie nietoperza na jednej z tablic ścieżki dydaktycznej w Górach Suchych, fot. K. Kołodziejczyk

Cenną inicjatywą jest wydanie przewodnika turystycznego uwzględniającego głównie potrzeby osób niepełnosprawnych ruchowo *Dolny Śląsk otwarty dla każdego – 100 tras* dla osób niepełnosprawnych (Francuz, Francuz, 2014). Autorzy weryfikowali opisane miejsca, ich dostępność przez blisko sześć miesięcy. Trasy były testowane także przez osoby poruszające się na wózkach. Przewodnik zawiera opisy szlaków: od jednokilometrowych, których przemierzenie zabiera kilka minut, do 135-kilometrowych spływów rzekami, na których pokonanie potrzeba sześć dni.

Szlaki mają różny stopień trudności i barier do pokonania po drodze, np.:

- trasy łatwe, nizinne, bez większych przeszkód, dostępne są w całości dla osób poruszających się na wózkach;
- trasy o pewnym stopniu trudności, z niewielkimi podjazdami, o długości do 5 km, z utrudnieniami w postaci nierówności na drodze;
- trasy trudne, powyżej 5 km długości, o dużej liczbie podjazdów (gdzie występują różne przeszkody na trasie i często wymagana jest pomoc dla ON w pokonaniu bariery).

Proponowane w przewodniku trasy mogą być przemierzane pieszo, na rowerze oraz na wózku inwalidzkim. Podawana długość tras obejmuje pętlę lub

odległość tam i z powrotem. Autorzy opracowania odeszli w konstrukcji przewodnika od wariantu opracowania tras w powiązaniu z komunikacją masową (chociaż część tras takie możliwości stwarza) i ze względu na stosunkowo dużą dostępność samochodów oparli komunikację ON o transport indywidualny i grupowy (samochody, autokary niskopokładowe, busy dla wózkowiczów oraz transport Koleją Dolnośląską). Kolejnym założeniem było sprawdzanie i opisywanie tras już istniejących, aby poprzez rzetelną informację ułatwić ON podejmowanie wędrówek, a także zachęcić do wypraw. Opracowanie przedstawia nie tylko szczegóły techniczne szlaków, ale także zróżnicowaną ofertę turystyczną Dolnego Śląska. Tego typu działania, związane z propagowaniem informacji na temat sprawdzonych, dostępnych miejsc, są przykładem dobrych praktyk, niewymagających znacznych nakładów finansowych, a przyczyniających się do zwiększenia inkluzji społecznej ON na szlakach różnego typu.

Także w innych krajach oferta szlaków dla ON oparta jest na szerokim propagowaniu informacji na temat cech ich dostępności (np. w Wielkiej Brytanii, Niemczech[18], Szwajcarii[19]). Często można znaleźć o nich informacje zarówno w Internecie, jak i w materiałach promocyjnych czy bezpłatnych mapkach rozdawanych w punktach informacji turystycznej, chociaż z drugiej strony nie jest to regułą. Trasy te określane są w Wielkiej Brytanii jako dostępne (ang. *accessible*) lub figurują pod nazwą *easier access path*, aby dodatkowo podkreślić równość osób pełnosprawnych i niepełnosprawnych często promowane są hasłem *access for all*.

Na kilku przykładach można wskazać główne zalety i wady brytyjskich szlaków dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Pozytywnie wyróżnia się półkilometrowa trasa w północnej części Parku Narodowego Lake District, gdzie kładki turystyczne nad mokradłami po południowej stronie jeziora Derwent Water zaprojektowano tak, by bezpiecznie mogły się po nich przemieszczać osoby na wózkach. Pomosty szerokości 1,2 m zbudowano z desek wykonanych z tworzywa sztucznego i co kilkadziesiąt metrów przygotowano rozszerzenia (mijanki), a ewentualnemu zjechaniu z pomostu przeciwdziałają niewysokie krawężniki (ryc. 15.22). Trasa nie pokonuje właściwie żadnego przewyższenia, jedynie nieznacznie nachylone odcinki związane są z kładką przez rzekę, która dzieli trasę na dwie części – prowadzącą po wspomnianych pomostach i po wyrównanej nawierzchni ziemnej. Wadą jest brak miejsc postojowych dla samochodów przy początku szlaku, choć istnieje możliwość dotarcia chodnikiem z odległego o 150 m niewielkiego parkingu hotelowego lub z większych, ale bardziej oddalonych (około 1 km) parkingów nad samym jeziorem Derwent.

[18] Bazę danych na temat dostępności szlaków dla osób niepełnosprawnych w Niemczech zawiera strona: http://www.barrierefreier-tourismus.info/, 30.11.2014.

[19] W Szwajcarii funkcjonuje portal adresowany do niepełnosprawnych turystów: Mobility International Switzerland (MIS), przedstawiający dostępność miejsc, w tym opisy szlaków na terenie kraju: http://www.mis-ch.ch/de/reiseinfos/hindernisfreie-wege/, 30.11.2014.

Ryc. 15.22. Pomost przystosowany do poruszania się osób na wózkach inwalidzkich zbudowany na mokradłach na południe od jeziora Derwent w Parku Narodowym Lake District. W głębi widoczne jest rozszerzenie, gdzie mogą się wygodnie minąć dwa wózki, fot. K. Kołodziejczyk

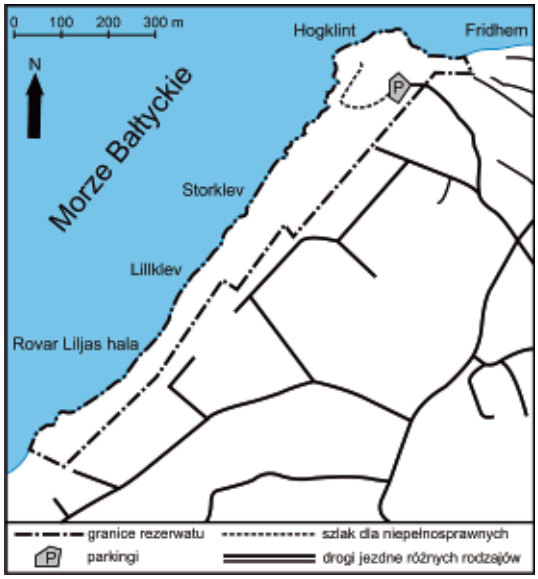
W tym samym Parku Narodowym Lake District znajduje się też szlak, którego w żadnym wypadku nie można uznać za właściwie przygotowany. Stworzono go na wschodnich obrzeżach miasta Ambleside, stanowiącego drugi po Windermere najważniejszy ośrodek turystyczny południowo-wschodniej części parku. Trasa o długości około 200 m teoretycznie udostępnia jedną z głównych atrakcji turystycznych miejscowości – wodospady Stockghyll Force – wiodąc przez las o charakterze parku miejskiego, otaczający zespół jednych z najwyższych w regionie kaskad. Zaczyna się przy lokalnej drodze asfaltowej, gdzie nie przygotowano jednak żadnego formalnego miejsca parkingowego, a dotarcie tu z centrum miasta wiąże się z pokonaniem odcinków o nachyleniu nawet kilkunastu procent. Szlak wchodzi na teren lasu (który jest w całości ogrodzony) specjalną furtką, a kończy się dwoma niewielkimi platformami widokowymi, z których jednak wodospadu w ogóle nie widać. Można ujrzeć jedynie znajdujący się poniżej jar, przy czym też w ograniczonym zakresie, w związku z rozrośniętymi krzewami. Niepełnosprawni turyści nie są więc w stanie zobaczyć głównej atrakcji tego miejsca, a trzeba dodać, że istnieje techniczna możliwość budowy platformy widokowej we właściwym (widokowym) miejscu i doprowadzenia do niej wygodnej drogi.

Podobne problemy dotyczą jednej z dwóch tras dla ON przygotowanych w 1998 r. na wzgórzach Malvern. Początek bierze ona przy jednym z par-

kingów (Blackhill), by po nieco ponad 300 m doprowadzić na przełęcz, z której roztacza się widok na dwa sąsiednie wzgórza i ograniczoną panoramę na wschodnie przedpole wzgórz Malvern. Szlak pozostawia jednak pewien niedosyt, gdyż nie doprowadza do żadnego bardziej eksponowanego miejsca. Przełęcz znajduje się na skraju lasu i szersze widoki rozpościerają się dopiero z wyżej położonych miejsc, już niedostępnych dla osób na wózkach. W efekcie niepełnosprawni nie mogą w pełni doświadczyć walorów czekających na pełnosprawnych turystów. Do wad tego szlaku można zaliczyć też większe niż zalecane (5%) nachylenie jego początkowego odcinka (bezpośrednio przy parkingu) oraz brak wyraźnego oznaczenia końca trasy na przełęczy, gdzie znajduje się plątanina wielu wydeptanych ścieżek. Przy krańcach trasy ustawiono tablice ze znakami zakazu poruszania się tędy konno lub rowerem, co w znaczący sposób ogranicza groźbę wypadku.

Ryc. 15.23. Szlak przystosowany do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich wzdłuż rzeki Afon Glaslyn w Parku Narodowym Snowdonia, fot. K. Kołodziejczyk

Pozytywnie wyróżnia się trasa powstała na południowy wschód od wsi Beddgelert, jednej z głównych turystycznych miejscowości Parku Narodowego Snowdonia w Walii (ryc. 15.23.). Składa się z dwóch odcinków o długości około 800 m poprowadzonych wzdłuż obu brzegów rzeki Afon Glaslyn, połączonych na obu końcach kładkami, dzięki czemu trasa ma formę pętli o długości około 1,6 km. Dodatkowo utworzono 200-metrowe dojście (łącznik) prowadzące do tzw. Grobu Gellerta, zaimprowizowanego grobu legendarnego psa księcia walijskiego Llywelyna Wielkiego, stanowiącego największą atrakcję miejscowości. Trasa w całości posiada



Ryc. 15.24. Rezerwat przyrody Högklint na Gotlandii z krótkim odcinkiem szlaku przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, opracowanie własne

Ryc. 15.25. Ścieżka dla osób niepełnosprawnych ruchowo w rezerwacie przyrody Högklint na Gotlandii posiada wyrównaną, utwardzoną nawierzchnię i metalową barierkę, fot. K. Kołodziejczyk, 2012

porowatą nawierzchnię betonową (ryc. 15.23) i dzięki niewielkim deniwelacjom terenu nachylenia ścieżki nie stanowią żadnej bariery dla niepełnosprawnych, którzy mogą ją przebyć nawet bez pomocy opiekuna. Punktem wyjścia na szlak jest Beddgelert, które posiada rozbudowaną bazę noclegową, gastronomiczną i towarzyszącą, w związku z czym prezentowana tu trasa nie wymagała żadnych form (kubaturowych) dodatkowego zagospodarowania. Warto jednak odnotować specjalną, wahadłową konstrukcję bramek w płotach rozdzielających tereny prywatne (stanowiących bardzo charakterystyczny element brytyjskiego krajobrazu), znacznie ułatwiającą ich przekroczenie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Dowodów na nie zawsze w pełni udaną realizację założeń dostępności szlaków dla osób niepełnosprawnych dostarcza również Szwecja. Jako przykład można wskazać krótki odcinek szlaku dla osób na wózkach inwalidzkich na Gotlandii, w rezerwacie przyrody Högklint leżącym 7 km na południowy zachód od stolicy wyspy, Visby (ryc. 15.24).

Chroni się tu wysokie na około 20 m wapienne klify i porastającą je roślinność. Ścieżka o długości około 300 m wiedzie łukiem od parkingu, łagodnie wznosząc się ku najwyższemu miejscu w rezerwacie. Posiada równą szutrową nawierzchnię i metalową barierkę z poręczami zainstalowanymi na wysokości odpowiedniej dla osób poruszających się na wózkach (ryc. 15.25).

Ze ścieżki, a zwłaszcza z miejsca jej zakończenia, można podziwiać szerokie widoki na morze i odległy klifowy odcinek wybrzeża bezpośrednio na połu-

dnie od Visby, nie są natomiast widoczne same klify Högklint, które powinny stanowić przecież główny obiekt zainteresowania. Należy to uznać za znaczącą wadę trasy, gdyż w rzeczywistości nie udostępnia ona podstawowego waloru rezerwatu. Warunki terenowe umożliwiały doprowadzenie trasy bliżej krawędzi, w takie miejsce, gdzie klif jest stosunkowo dobrze widoczny, a odpowiednio przygotowane barierki minimalizowałyby niebezpieczeństwo. W ten sposób osoby na wózkach inwalidzkich miałyby możliwość podziwiania podobnych widoków jak osoby pełnosprawne, które mogą dojść prawie do samej krawędzi urwiska.

15.7. System informacji turystycznej na szlakach turystycznych dostępnych dla osób niepełnosprawnych

Kluczowe znaczenie w podejmowaniu decyzji o miejscu docelowym wyjazdu turystycznego, zgodnie z teorią «push and pull» (wypychać-przyciągać), ma informacja na temat realiów tego miejsca. Jest ona nie mniej istotna na kolejnych etapach związanych z podróżą (podczas tranzytu, jak i w odwiedzanych destynacjach). W przypadku ON, ze względu na często ograniczoną dostępność przestrzeni, obiektów i usług, system informacji turystycznej ma szczególne znaczenie. Niepełnosprawni turyści mają bowiem mniejszą możliwość elastycznej zmiany decyzji dotyczącej przebiegu podróży, głównie ze względu na występującą fragmentaryczność dostosowania oferty turystycznej (np. obiekt noclegowy jest dostosowany, natomiast szlaki turystyczne w jego pobliżu nie). Zapewnienie komfortu na wszystkich etapach podróży turystycznej osoby niepełnosprawnej wymaga więc rzetelnego i aktualnego Systemu Informacji Turystycznej (SIT).

SIT w Polsce obejmuje zespół działań polegający na zapewnieniu turystom i organizatorom usług turystycznych łatwego i pełnego dostępu do informacji turystycznej, czyli uporządkowanego zbioru danych w dowolnym miejscu lub czasie. Podstawy systemu tworzą:

- centra i punkty informacji turystycznej (CIT, IT) tworzące zintegrowaną sieć;
- Internetowy System Informacji Turystycznej (Narodowy Portal Turystyczny) oraz regionalne i lokalne serwisy turystyczne;
- system znakowania dróg znakami turystycznymi informującymi o atrakcjach i szlakach turystycznych[20].

Zwiększenie dostępności SIT dla osób niepełnosprawnych wiąże się z działaniami o charakterze:

[20] System informacji turystycznej: http://www.pot.gov.pl/system-informacji-turystycznej/, 27.07.2013.

– informacyjnym – tworzenie aktualizowanego w sposób ciągły banku danych na temat udogodnień w ofercie turystycznej – istotnych dla określonego rodzaju niepełnosprawności;
– technicznym – dostosowywanie formy przekazu do możliwości percepcji adresatów.

SIT dotyczący szlaków turystycznych można rozpatrywać w dwóch kategoriach:

– informacji o szlakach, których źródłem są punkty CIT, IT, Internet (dostępny na urządzeniach stacjonarnych, jak i mobilnych) oraz wydawnictwa turystyczne (przewodniki, foldery, mapy);
– informacji na szlakach – oznakowanie dróg i towarzyszących im obiektów, walorów turystycznych, jak również przewodnictwo turystyczne po szlakach.

Przekazywanie informacji o szlakach turystycznych w punktach CIT, IT osobom niepełnosprawnym wymaga kompetencji kadry obsługującej turystów w zakresie aktualnej wiedzy (na temat oferty turystycznej i jej dostępności dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności) oraz kompetencji społecznych obejmujących empatię, elastyczność w rozwiązywaniu problemów, otwartość i życzliwość. Grupą ON, która napotyka na największe trudności w przekazie informacji są osoby niesłyszące, posługujące się językiem migowym. Jeśli nie ma tłumacza języka migowego, można komunikować się poprzez tekst, zapisując proste zdania. Dobrą praktyką byłoby także przygotowanie nagrań wideo głównych atrakcji danego szlaku z lektorem języka migowego. Można je wykorzystać przybliżając osobie niesłyszącej miejsca warte odwiedzania, uwzględniając zainteresowania niesłyszącego turysty. Tego typu filmy mogą być pomocne dla każdego odwiedzającego CIT lub IT.

Ryc. 15.26. Serwis związany z tworzeniem stron internetowych dostępnych dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, http://dostepnestrony.pl, 30.07.2013

Serwisy internetowe dostępne dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności pod względem wymagań technicznych tworzone są najczęściej zgodnie ze specyfikacją WCAG 2.0 (*Web Content Accessibility Guidelines* w wersji 2.0)[21], opracowaną przez organizację W3C, przedstawioną m.in. w podręczniku Dostępne strony (Paszkiewicz 2011) (por. ryc. 15.26).

Prezentowane na stronach www treści pod względem informacyjnym powinny zawierać dane na temat stopnia dostępności oferty turystycznej i występują-

[21] http://www.w3.org/TR/WCAG/, 7.07.2013.

cych udogodnień. Aktualizacja tego typu banku danych wymaga współpracy administratora szlaku turystycznego, a także gestorów bazy turystycznej, atrakcji w jego otoczeniu. Opis tras powinien być rzetelny i weryfikowany przynajmniej dwa razy w roku. Jednak najlepszym sposobem weryfikacji opisów są informacje zwrotne na temat satysfakcji z odbytej wyprawy przekazywane przez niepełnosprawnych turystów. Warto je w większym stopniu wykorzystywać jako rekomendacje sprawdzonych miejsc. Dobrą praktyką jest stworzenie platformy do przekazywania informacji przez samych użytkowników szlaków co do istniejących utrudnień w poruszaniu się na trasie. Informacja ta powinna być dostarczana (przekazywana) do administratora szlaku turystycznego w celu szybkiej weryfikacji samej informacji lub usunięcia przeszkody dla poruszających się po szlaku[22]. W niektórych sytuacjach może to mieć istotne znaczenia dla bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych. Informacja powinna być przygotowana w sposób dostosowany do percepcji ON, tj. w powiększonym i kontrastowym druku, pismem Braille'a i tekstem łatwym do czytania.

Dobrym przykładem aktualnego, kompleksowego i wygodnego w użyciu banku informacji na temat szlaków turystycznych dostępnych dla osób niepełnosprawnych jest serwis internetowy szwajcarskiej organizacji Mobility International Schweiz[23]. Jego adresatami są zarówno środowisko osób niepełnosprawnych, jak i branża turystyczna, która może prezentować swoją ofertę (jak i ją dostosowywać dzięki współpracy z organizacjami zrzeszającymi osoby niepełnosprawne) zgodnie z aktualnymi oczekiwaniami niepełnosprawnych turystów.

Poglądowość i aktualność informacji to także podstawowe cechy przewodników, folderów, map, przedstawiających szlaki turystyczne. Coraz więcej publikacji powstaje z myślą o niepełnosprawnych adresatach (ryc. 15.27). Jednakże zarówno ze względu na zasady projektowania uniwersalnego, jak i koszty publikacji wskazane jest raczej włączenie informacji na temat dostępności szlaków oraz towarzyszących im obiektów i usług do wszystkich publikacji dedykowanych turystom.

Informacje zawarte na szlaku są bardzo ważnym czynnikiem udostępniania tras turystycznych osobom niepełnosprawnym. Każdy turysta jest inny i ma różne możliwości, w zależności od osobistej sprawności, wytrzymałości oraz przydatności używanego przez siebie sprzętu adaptacyjnego. Istotne jest, aby wszyscy użytkownicy szlaku mieli dokładne informacje na temat warunków, które napotkają na szlaku, w celu identyfikacji trasy, która będzie najlepiej dostosowana do ich potrzeb i będą mogli ją pokonać w zaplanowanym czasie.

[22] Przykładem takiej platformy informacyjnej są strony internetowe poświęcone barierom i utrudnieniom w poruszaniu się w przestrzeni miejskiej: http://mapabarier.siskom.waw.pl/ lub http://naprawmyto.pl/home

[23] http://www.mis-ch.ch/, 30.07.2013.

Nie powinno się dopuszczać do sytuacji, gdy użytkownik, spodziewając się przygotowanej do swoich możliwości trasy, na odcinku dojścia do celu lub samym miejscu docelowym napotka bariery krytyczne, których nie będzie mógł pokonać. Spowodować to może niepotrzebną frustrację użytkownika, a w niektórych szczególnych sytuacjach może zagrozić to jego bezpieczeństwu, gdy np. z powodu przeszkody będzie musiał zawrócić lub szukać obejścia przeszkody. Rzetelna informacja o dostępności szlaku jest szczególnie ważna, gdy celem podróży jest miejsce odpoczynku lub noclegu. Zarządzający szlakiem powinien opracować system powiadamiania turystów o powstaniu przeszkody w wyniku zdarzeń losowych, np. zwaleniu drzewa, rozmyciu szlaku, uszkodzeniu kładki. Informacja o przeszkodzie powinna być jak najszybciej przekazana turystom poruszającym się po szlaku.

Ryc. 15.27. Przewodnik Warszawa bez barier adresowany do osób niepełnosprawnych, za: http://www.warsawtour.pl, 30.07.2013

Zasady komunikowania się z osobami niesłyszącymi

Przewodnicy po szlakach turystycznych w przypadku osób niesłyszących, posługujących się językiem migowym, powinni respektować podstawowe zasady przekazywania informacji (por. Zajadacz 2010, 2012):

- mówić bezpośrednio do osoby niesłyszącej (nie do osób trzecich, pośredniczących w komunikowaniu się) i utrzymywać z nią kontakt wzrokowy;
- nie odwracać się w trakcie rozmowy, ponieważ osoba niesłysząca może uznać, że rozmowa została zakończona;
- wymawiać wyraźnie, ale nie z przesadną gestykulacją i mimiką, aby możliwe było odczytywanie z ruchu ust;
- zadbać o dobre oświetlenie osoby mówiącej, ale także takie ustawienie osób niesłyszących, by światło,np. słoneczne, nie oślepiało ich;
- używać krótkich zwrotów i prostych zdań (ze względu na strukturę gramatyczną i mniejszy zasób słownictwa języka migowego);
- zapewnić więcej czasu na zwiedzanie (niesłyszące osoby, wykorzystujące percepcję wzrokową nie mogą w tym samym czasie skupiać uwagi na osobie mówiącej, tłumaczu języka migowego i omawianym obiekcie);
- zagwarantować czas na zadawanie pytań i udzielanie odpowiedzi, aby była możliwość rozmowy, wyjaśniania niezrozumiałych kwestii.
- respektować odmienność językową osób niesłyszących – język polski jest dla osób posługujących się językiem migowym – językiem obcym, pożądana jest znajomość języka migowego ze strony osób pracujących w obsłudze ruchu turystycznego.

Obecnie w Polsce kwestia realizacji założeń turystyki dostępnej, w tym dostępności szlaków turystycznych dla osób starszych czy niepełnosprawnych, jest istotnym wyzwaniem wymagającym zintegrowanych działań systemowych. Zależy ona od współpracy wielu podmiotów, zarówno administratorów

szlaków, gestorów bazy turystycznej, walorów i atrakcji turystycznych w jego otoczeniu, środków transportu, jak i systemu informacji turystycznej. Z uwagi na fakt, że nie wszystkie szlaki turystyczne można przystosować dla wszystkich (ze względu m.in. na specyfikę warunków środowiska przyrodniczego, historycznej zabudowy, stopień trudności trasy czy koszty prac) niezwykle istotne znaczenie ma spójny system informacji turystycznej. Aktualne szczegółowe dane na temat dostępności szlaków, zastosowanych udogodnień umożliwiają swobodny wybór dogodnych, dostosowanych do indywidualnych oczekiwań, tras turystycznych wędrówek.

Kierunki rozwoju

16. Kierunki rozwoju szlaków turystycznych

Ostatni rozdział publikacji poświęconej szlakom turystycznym podejmuje tematykę cyklu życia szlaku zarówno jako składowej przestrzeni geograficznej, jak i jako produktu turystycznego. Zostaną zaprezentowane także przewidywane kierunki rozwoju szlaków turystycznych, ze wskazaniem na ich specyfikę oraz rolę w turystyce jako globalnym zjawisku społecznym i kulturowym.

16.1. Cykl życia szlaku turystycznego i produktu turystycznego – szlak

Cykl życia produktu turystycznego obejmuje czas, w którym produkt zostaje „wymyślony" (etap przedrynkowy) oraz znajduje na rynku nabywców (etap rynkowy). Podczas etapu rynkowego występują różne stadia sprzedaży tego produktu, czyli tzw. fazy cyklu życia (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010). W przypadku szlaku niebędącego jeszcze produktem turystycznym miarą określającą aktualną fazę cyklu życia, analogicznie jak w przypadku obszaru turystycznego (Butler 1980), jest zazwyczaj wielkość ruchu turystycznego. Tak więc pojęcie cyklu życia można stosować szerzej niż tylko w kontekście produktowym.

Rozpatrywanie cyklu życia szlaku turystycznego (produktu turystycznego – szlak, PTS) jest istotne zarówno z punktu widzenia funkcjonowania obszaru turystycznego, jak i przedsiębiorstwa turystycznego, ponieważ:

- długość życia szlaku turystycznego (produktu turystycznego – szlak) jest ograniczona w czasie i zależy od wielu czynników wewnętrznych i uwarunkowań zewnętrznych;
- wielkość ruchu turystycznego obserwowana na szlaku (sprzedaż produktu turystycznego) podlega wahaniom i ściśle zależy od fazy cyklu życia;
- korzyści dla obszaru oraz wielkość zysków firmy wzrasta i obniża się w kolejnych fazach cyklu życia;

– w każdej fazie cyklu życia musi być stosowana odmienna strategia działania koordynatora (administratora szlaku) oraz firmy, która sprzedaje szlak jako produkt turystyczny.

Fazy cyklu życia szlaku turystycznego

produktu turystycznego – szlak (PTS)

Generalnie cykl życia produktu turystycznego – szlak, podobnie jak innych produktów, można podzielić na dwa zasadnicze etapy. Pierwszy z nich to etap przedrynkowy, obejmujący fazę rozwoju idei szlaku, drugi to etap rynkowy, w którym szlak nie tylko pojawia się w przestrzeni, ale także funkcjonuje jako produkt turystyczny

Etap przedrynkowy:

Faza rozwoju idei (f-1) – obejmuje okres, w którym szlak (PTS) jest jeszcze w trakcie projektowania, testowania, modyfikowania. Jest to faza, w której pomysłodawcy, organizatorzy (touroperatorzy) ponoszą znaczne nakłady finansowe związane z przygotowaniem (produkcją) i promocją realizowanego projektu. W fazie tej nie przewiduje się zysku finansowego (ryc. 16.1).

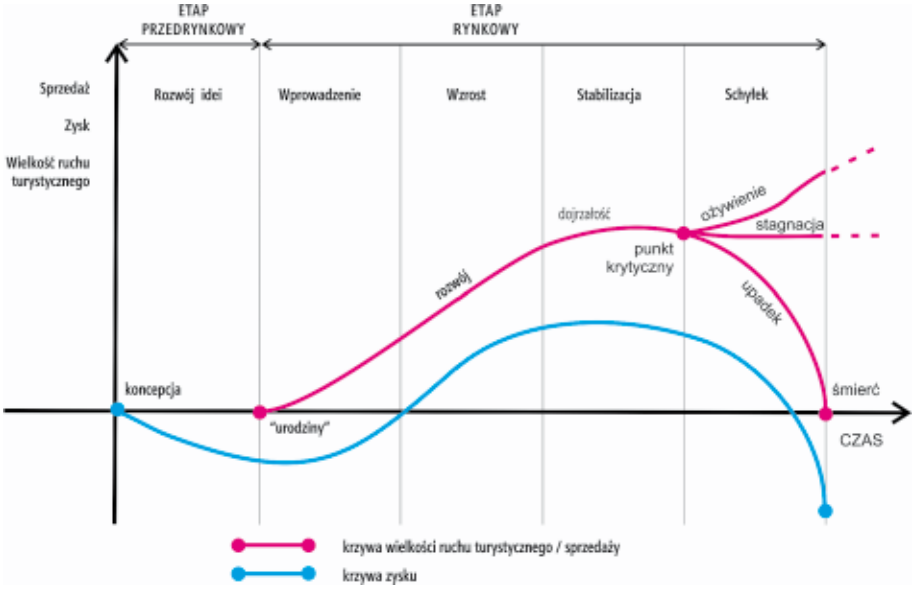
Na tym etapie szczególnie ważne jest wykorzystanie oryginalnych pomysłów i nieschematycznego sposobu myślenia. Efektem podejmowanych działań powinna być własna, niepowtarzalna, unikatowa propozycja sprzedaży (USP). Od rozwoju idei zależy przebieg następnego etapu nazwanego rynkowym, niezależnie od tego, czy szlak posiada już cechy produktu czy też nie.

Etap rynkowy:

Faza początkowa (eksploracji, wprowadzania produktu na rynek) (f-2) – rozpoczyna cykl życia szlaku w przestrzeni (PTS na rynku) i jest najtrudniejszą fazą dla koordynatorów czy przedsiębiorstw turystycznych. Trudności spowodowane są dużym odsetkiem ostrożnych turystów (konsumentów) o postawie zachowawczej (mało zainteresowanych nowościami). Takie zachowania wpływają na niski poziom ruchu turystycznego (sprzedaży) i bardzo wolny jego wzrost. W fazie tej nie obserwuje się jeszcze znaczących korzyści dla obszaru (zysków dla przedsiębiorców), gdyż ewentualne przychody jedynie rekompensują wydatki poniesione wcześniej. Niezwykle istotnymi czynnikami decydującymi o powodzeniu przedsięwzięcia są czas, miejsce i sposób wprowadzania nowości na rynek. Zła ocena choćby jednego z tych elementów powoduje wzrost prawdopodobieństwa porażki rynkowej.

Faza ta charakteryzuje się stosunkowo niewielkim ruchem turystycznym. Obserwowana w tym czasie aktywność turystyczna (*sensu largo*) ma dwojaki charakter. Po pierwsze jest to rzeczywista eksploracja (odkrywanie szlaku), której efektem jest wytworzenie specyficznego typu podprzestrzeni turystycznej (aspekt geograficzny). Po drugie są to działania związane z „odkryciem" kon-

kretnego segmentu rynku turystycznego, zainteresowanego podjęciem aktywności turystycznej (*sensu stricto*) na tym szlaku oraz potencjalnych inwestorów (aspekt ekonomiczno-marketingowy). Faza ta nie wpływa znacząco na relacje turyści – społeczność lokalna, nie obserwuje się także wyraźnych korzyści dla regionu związanych z funkcjonowaniem szlaku. W fazie tej trudno mówić także o klasycznym produkcie turystycznym–szlak. Jest to raczej praprodukt, nie do końca zdefiniowany i nieposiadający charakterystycznych dla produktu atrybutów (producent, cena, formy sprzedaży) (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).



Ryc. 16.1. Cykl życia produktu turystycznego (także szlaku turystycznego): J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk (2010), nieco zmienione

Faza wzrostu ruchu turystycznego (kontroli lokalnej, wprowadzenia, sprzedaży) (f-3) – charakteryzuje się szybkim wzrostem ruchu turystycznego (wielkości obrotów), a tym samym korzyści dla obszaru (przychodów i zysków touroperatora). Systematycznie zwiększa się liczba turystów korzystających ze szlaku (nabywających produkt), z których część może stać się klientami lojalnymi, pojawiającymi się na szlaku po raz kolejny lub korzystać z innych szlaków przebiegających przez obszar recepcji turystycznej. Dodatkowe korzyści wynikać mogą z ograniczenia wydatków na cele promocyjne. Zaczynają jednak pojawiać się pewne niebezpieczeństwa, związane z powstawaniem szlaków konkurencyjnych, np. pod względem tematycznym.

Głównymi cechami tej fazy jest wytworzenie na obszarze przebiegu szlaku formalnych i nieformalnych powiązań i zależności, a w efekcie wyraźny, stały wzrost ruchu turystycznego. Pojawiają się zazwyczaj nowe formy ruchu tury-

stycznego. W aspekcie marketingowym działania tej fazy koncentrują się na wykreowaniu silnego produktu turystycznego oraz wprowadzaniu go na wybrany segment rynku turystycznego. Zaczynają ujawniać się wyraźne związki i zależności pomiędzy turystami i miejscową ludnością. Mają one charakter kontaktów nie tylko towarzyskich, ale także (a może przede wszystkim) powiązań ekonomicznych, bowiem część mieszkańców zaczyna turystykę traktować jako źródło dochodów. Działania podejmowane w końcowej części tego okresu właściwie powinny zapobiegać niekontrolowanej, często żywiołowej aktywności turystycznej związanej z penetracją szlaku. W przypadku niektórych szlaków może dochodzić do ograniczenia, a nawet eliminacji niepożądanych form tej aktywności (np. zagrażających środowisku przyrodniczemu). Na tym etapie rozpoczyna się kolejna faza cyklu (faza rozwoju) (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

Faza stabilizacji produktu (f-4) – cechuje ją sformalizowanie większości działań podejmowanych w sferze szeroko rozumianej aktywności turystycznej. Powstają lokalne organizacje, touroperatorzy i biura turystyczne kształtujące zarówno ogólny wizerunek szlaku, jak i jakość, wielkość oraz cenę oferowanego produktu turystycznego. Poziom aktywności władz i społeczności lokalnych jest najwyższy. Na szlaku nadal mogą pojawiać się nowe cechy i innowacje, lecz nie jest to już konieczne (tak jak w etapie wcześniejszym) w związku z osiągnięciem przez produkt mocnej pozycji na rynku. Wzrost wielkości ruchu turystycznego jest w tym okresie największy ze wszystkich czterech faz. Marketingowy wizerunek szlaku jest już zazwyczaj ukształtowany. Przestrzeń turystyczna charakteryzuje się wysokim stopniem powiązań wszystkich elementów. W końcowym okresie tej fazy produkt wchodzi w okres dojrzałości rynkowej, natomiast wielkość ruchu i sprzedaży osiąga punkt krytyczny, po którym następuje powolny ich spadek. Skutkuje to zmniejszeniem się korzyści dla obszaru oraz spadkiem zysków touroperatorów. W fazie tej należy podjąć szybkie działania w celu przedłużenia życia szlaku (PTS). Podejmując te działania należy jednak pamiętać m.in. o trendach rozwojowych związanych z funkcjonowaniem szlaków turystycznych (por. rozdz. 16.2.), bowiem znacznie łatwiej jest przystosować szlak do potrzeb turystów (PTS do rynku) niż turystów (rynek) do istniejącego szlaku (produktu) (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

Faza schyłku (f-5) – po przekroczeniu punktu krytycznego mogą wystąpić trzy scenariusze dalszego przebiegu zdarzeń.

Najbardziej korzystnym scenariuszem tej części cyklu jest ożywienie, które może być początkiem ponownego odkrycia szlaku, jednakże niemającego już charakteru eksploracji w dosłownym znaczeniu, a tym samym początkiem nowego „życia turystycznego" obszaru. W okresie ożywienia pojawiają się możliwości podejmowania nowych form aktywności turystycznej tworzących

nowy produkt turystyczny. Szlak (stary PTS) kierowany jest na nieobsadzone dotychczas segmenty rynku, zmieniają się także zazwyczaj metody promocji. Wzrost wielkości ruchu turystycznego może być równie duży i dynamiczny jak na etapie trzecim.

Może to być stagnacja, gdzie zainteresowanie szlakiem i jego produktem turystycznym pozostaje na niezmienionym poziomie (osiągnąwszy zazwyczaj maksymalny poziom ruchu turystycznego), a wszelkie działania koncentrują się na utrzymaniu pozyskanego wcześniej rynku turystycznego. Jednakże działania takie w dalszej perspektywie mogą okazać się niekorzystne w związku ze stale rosnącą konkurencją i pojawiającymi się nowymi segmentami rynku.

Najbardziej niekorzystny jest scenariusz upadku, spowodowany szybkim zmniejszeniem się zainteresowania turystów zarówno samym szlakiem, jak i proponowanym produktem turystycznym. Przyczyną takiego stanu rzeczy mogą być różne czynniki, m.in.: przestarzała infrastruktura (obniżenie standardu usług), pojawieniem się na rynku nowych, bardziej atrakcyjnych ofert, moda na nowe formy aktywności, których z różnych przyczyn nie można realizować na omawianym szlaku, zbyt duża urbanizacja obszaru itp. W efekcie procesy te doprowadzają do zmniejszenia ruchu turystycznego, wycofania się części przedsiębiorców, co w ostateczności może spowodować usunięcie szlaku (produktu) z ofert turystycznych. Taki przebieg wypadków zazwyczaj kończy definitywnie „życie" szlaku. W tej fazie poziom krytyczny osiągają również konflikty między społecznością lokalną a turystami, czy inwestorami zewnętrznymi. Dochodzi do przemian funkcjonalnych obszaru. Produkt kończy swe życie, a wraz z nim zanika jedno ze źródeł korzyści dla obszaru i zysków przedsiębiorstw. Czasami warto jednak wcześniej zakończyć funkcjonowanie szlaku (wycofać produkt z rynku) niż ponosić koszty związane z długotrwałymi i nieudanymi próbami utrzymywania go w przestrzeni regionu i ofertach touroperatorów.

Przedstawione rozważania mają jedynie teoretyczny (modelowy) charakter. Należy jednak pamiętać, że kształty indywidualnych cykli życia (także szlaków turystycznych) są determinowane przez wiele bardzo różnych czynników (czasami incydentalnych, ale o dużym znaczeniu), w tym także poprzez pojawienie się licznych innowacji (np. w wyniku wprowadzenia nowych atrakcji turystycznych) lub zmianą warunków otoczenia zewnętrznego (Kaczmarek, Stasiak, Włodarczyk 2010).

16.2. Globalne trendy w turystyce w kontekście funkcjonowania szlaków turystycznych

Szlaki turystyczne stanowią jeden z elementów systemu turystyki, którego sednem jest ruch turystyczny. Obserwowane zmiany dotyczą zarówno syste-

matycznego wzrostu jego natężenia (w 2013 r. szacowana liczba przyjazdów turystów zagranicznych w skali świata wynosiła 1,1 mld), jak również stylu podróży turystycznych. Zmiany te wpływają w istotny sposób na wykorzystanie szlaków turystycznych i powiązanych z nimi walorów, obiektów czy usług turystycznych. Główne trendy obserwowane w turystyce w szerokiej, międzynarodowej skali zostały przedstawione m.in. w opracowaniu pt. *World Travel Market Global Trends Report 2014*[1].

Do znamiennych zaliczono w nim **wzrost popularności technologii mobilnych,** które współcześnie zmieniają sektor usług turystycznych (zwłaszcza w zakresie mobilnej rezerwacji, poszerzania oferty produktów i usług oraz poruszania się w przestrzeni), a także zachowania klientów. Ponadto prognozy dotyczące najbliższej przyszłości wskazują na wzrost znaczenia **personalizacji usług turystycznych** oraz wymiany informacji na zasadach **P2P** (*peer-to-peer*)[2]. Wymieniane opinie dotyczą w znacznej części także poruszania się po szlakach (trasach) turystycznych tworzonych często *ad hoc* przez turystów przebywających w określonej przestrzeni. Należy się także spodziewać, że coraz większe znaczenie w destynacjach turystycznych będzie miał dostęp do bezpłatnego Wi-Fi.

Kolejne z obserwowanych tendencji dotyczą rozwoju turystyki aktywnej oraz poszukiwania przez turystów autentycznych doświadczeń. Przewiduje się wzrost zainteresowania turystyką, w której ćwiczenia, treningi i wskazówki żywieniowe będą integralną częścią doświadczeń turystów. Wzrasta zainteresowanie zajęciami z zakresu fitness, zwłaszcza wśród przedstawicieli generacji X (urodzeni w latach 1965-81) oraz *baby boomers* (powojennego wyżu demograficznego 1948-64). Trendy te związane są z nastawieniem na utrzymanie dobrej kondycji fizycznej i zabiegi *anti-aging*. Starzejące się społeczeństwo będzie wymagało dobrze dostosowanej do jego potrzeb infrastruktury turystycznej, gwarantującej bezpieczny, komfortowy i odpowiadający oczekiwanym aktywnościom wyjazd i pobyt. Efektem tych tendencji są także zmiany związane ze sposobem zagospodarowania i użytkowania istniejących, a także powstawanie nowych (np. *nordic walking*) liniowych systemów penetracji turystycznej i rekreacyjnej.

Kluczowy będzie marketing ukierunkowany na konkretne segmenty rynku turystycznego (*targeted marketing*). Tak więc część szlaków tworzonych będzie z myślą o konkretnym, czasem dość wąskim segmencie rynku. Po kryzysie gospodarczym początku XXI w. wzorce konsumpcji uległy zmianom.

Obserwowany jest **wzrost popytu na podróże o niskich kosztach**, dostarczające doświadczeń o wysokiej wartości, poszukiwane są **niekonwencjonalne**

[1] http://www.wtmlondon.com/files/wtm_global_trends_2014.pdf.

[2] Relacje oparte na połączeniach pomiędzy pojedynczymi użytkownikami; także odnoszące się do sieci komputerowej, służącej do bezpośredniej wymiany plików między użytkownikami.

możliwości zakwaterowania (o czym świadczy np. coraz większa popularność couchsurfingu, renesans schronisk, rozwój hosteli). Hostele z założenia tworzą ofertę dla oszczędnych klientów, ale ich oryginalna aranżacja, nadająca im unikatowy charakter i tworząca swoistą atmosferę może powodować, że będą one konkurować z hotelami butikowymi (*boutique hotels*), gwarantującymi niepowtarzalność obiektu, wynikającą m.in. z wystroju wnętrz, smaku oferowanej kuchni, gościnnej obsługi. Wiele hosteli podkreśla np. nowoczesny i luksusowy wystrój z technicznymi udogodnieniami, szeroką ofertę restauracyjną, noclegową (w tym pokoje jedno-, dwuosobowe z łazienką), bezpłatny, bezprzewodowy dostęp do Internetu oraz śniadanie.

Tego typu zabiegi gwarantujące wysoki standard usług przy zachowaniu niskich cen przyczyniły się do powstania terminu *poshtels*, który podkreśla wyjątkowy styl schroniska, hostelu, odróżniający go od innych tego typu obiektów, co może powodować, że wzbudza zainteresowanie wśród klientów nie tylko poprzez niską cenę usług. Poprzez zróżnicowaną ofertę tego typu obiekty noclegowe nie będą musiały dążyć do bycia „absolutnie najtańszymi". Prowadzi to do zmiany postrzegania taniej bazy noclegowej jako niskiej jakości w kierunku oczekiwania wysokiej jakości usług i niepowtarzalnej aranżacji obiektu, przy zachowaniu niskich cen (*high design, low cost*). Przyszłością jest zatem hasło: „tani, ale elegancki" (*Cheap but Chic*). Tego typu zakwaterowanie jest coraz bardziej popularne nie tylko wśród młodzieży, ale także wśród osób starszych, jak również w segmencie turystyki biznesowej. Trendy te bezpośrednio przekładają się na charakter obiektów noclegowych lokalizowanych wzdłuż szlaków turystycznych. I to nie tylko związanych z turystyką aktywną czy specjalistyczną, ale także kulturową. Dziś nawet mało wymagającemu turyście nie wystarcza już podłoga i kubek wrzątku w schronisku.

Jednym ze sposobów obniżania kosztów działalności jest dystrybucja oferty turystycznej wieloma kanałami (*multi-channel distribution*), także poprzez funkcje *online*, które pozwalają zarezerwować miejsce bezpośrednio z serwisów społecznościowych lub za pośrednictwem urządzeń mobilnych. Rozwój oferty *peer-to-peer* jest widoczny w Europie, gdzie turyści szukają atrakcyjnej oferty za przystępną cenę w połączeniu z autentycznymi doświadczeniami. Powoduje to, że sukces odniosły wyjazdy oparte na zasadzie relacji P2P, polegające na wynajmie mieszkań, domów bezpośrednio od właścicieli w destynacjach turystycznych (m.in. poprzez takie portale, jak: Airbnb[3], HomeAway[4]).

[3] https://www.airbnb.pl/ – Airbnb, to najpopularniejszy na świecie serwis dla podróżników, oferujący płatne noclegi w ponad 35 tysiącach miast i 192 krajach. Noclegi oferowane są bezpośrednio przez właścicieli, z którymi ustala się szczegółowe warunki wynajmu (takie jak termin przyjazdu oraz koszt noclegu). Za pośrednictwem Airbnb można wynająć zarówno miejsce do spania, jak i całe mieszkanie, willę czy domek na drzewie, jacht lub prywatną wyspę na Pacyfiku. Na Airbnb ważna jest oryginalność. http://prawo.gazetaprawna.pl.

[4] http://www.homeaway.com

Także produkty kuchni lokalnej, regionalnej, wspólne przyrządzanie posiłków i ich degustacja z mieszkańcami są uważane za jeden z najlepszych sposobów, na poznanie autentycznej kultury i historii odwiedzanych miejsc. Do popularnych należy strona Eatwith.com[5], która umożliwia nawiązanie kontaktu między podróżującymi a „domowymi kucharzami" w destynacjach turystycznych. Mottem tej strony jest hasło: „doświadczaj życia, jak lokalni mieszkańcy". Innym popularnym portalem jest Bookalokal[6], tworzony przez mieszkańców destynacji, którzy oferują posiłki, lekcje gotowania, warsztaty i wycieczki dla turystów. Wspólne biesiadowanie jest jednym z najlepszych sposobów, aby „przełamać lody" związane z dystansem kulturowym, który może mieć miejsce pomiędzy podróżnym a mieszkańcem odwiedzanego miejsca. Wydarzenia kulinarne są przedstawiane na stronie http://bookalokal.com, a wszystkie płatności wykonywane w momencie rezerwacji. Usługi są weryfikowane przez opinie gości.

Prognozy wskazują, że segment ofert związanych z kuchnią lokalną będzie się prężnie rozwijał, także poprzez **spontaniczną rezerwację w trakcie podróży** (*on-the-go bookings*) przy zastosowaniu urządzeń mobilnych. Opisane możliwości sprawiają, że projektowanie podróży lub ich części może się odbywać nie tylko z określonym, czasem dużym wyprzedzeniem, ale także z dnia na dzień, modyfikując trasę w zależności od aktualnych potrzeb, możliwości czy sytuacji.

Coraz większe wyzwanie dla branży turystycznej stanowi **rozwój mediów społecznościowych** (*social media*), zapewniający swobodną wymianę opinii między klientami. Otrzymywanie dobrych rekomendacji i wywołanie efektu lojalności wymaga zagwarantowania wysokiej jakości usług, mającej przełożenie na wysoką satysfakcję turystów. Opinie turystów stanowią bezpośrednią, szybko się „rozprzestrzeniającą" w Internecie weryfikację form promocji turystycznej w stosunku do realnej oferty danego przedsiębiorstwa. Taki szybki transfer informacji ma duże znaczenie także w przypadku eksploatacji szlaków turystycznych.

Postępująca proliferacja[7] wykorzystania urządzeń mobilnych powoduje, że mają one coraz bardziej kluczowe znaczenie w branży turystycznej. Podróżni, korzystając z urządzeń mobilnych, będą mogli otrzymywać powiadomienia odnośnie do usług w czasie podróży, a także rezerwować nowe usługi będąc w drodze. Wpłynie to – o czym już wspomniano – na wzrost możliwości spontanicznego modyfikowania planów podróży. Coraz większe znaczenie dla branży turystycznej będzie miał sprawny system informacji turystycznej, nowoczesne narzędzia promocji, a także wykorzystanie wielu kanałów dystry-

[5] http://www.eatwith.com

[6] http://bookalokal.com

[7] Proliferacja – silne rozrastanie się czegoś, gwałtowny rozwój, rozmnażanie się, rozprzestrzenianie się.

bucji produktów. Stanowi to istotne wyzwanie dla firm turystycznych, które będą musiały zbudować elastyczne struktury technologiczne, aby klienci mogli korzystać z informacji przechodząc z jednego urządzenia do drugiego (m.in. Google Glass, zegarki, telefony). Można się również spodziewać, że akcesoria zawierające zaawansowane technologicznie gadżety, w tym także odzież (*wearable electronics technology*), w niedalekiej przyszłości staną się standardem.

Przedsiębiorstwa turystyczne będą musiały szybko dostosować kanały dystrybucji usług do urządzeń mobilnych. Zakres i szybkość tego dostosowania będzie w najbliższych latach ważną częścią strategii konkurencji na zmieniającym się rynku turystycznym. Wyzwaniem jest dostarczanie informacji: aktualnych i łatwo dostępnych dla turystów w trakcie całej podróży. Zgodnie z prognozami, przedsiębiorstwa turystyczne będą koncentrować się na oferowaniu usług także w okresie po dokonaniu rezerwacji, ale i podczas całej podróży. Natomiast stopniowo będzie tracił na znaczeniu model rezerwacji czy zakupu całości pakietu usług turystycznych związanych z wyjazdem na rzecz spontanicznego „rozwijania" planu podróży w jej trakcie – dzięki szybkiemu, bezpośredniemu dostępowi do informacji, możliwości rezerwacji i zakupu produktów lub usług poprzez urządzenia mobilne.

16.3. Szlaki turystyczne – perspektywy na przyszłość

Wśród najważniejszych zmian dotyczących tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych, jakich możemy spodziewać się w bliższej lub dalszej przyszłości należy wymienić:

- integrację sieci szlaków turystycznych na obszarach przygranicznych (tam gdzie granice przestały być barierą dla ruchu turystycznego – na wewnętrznych granicach strefy Schengen);
- rozwój nowoczesnych technologii i wzrost znaczenia mediów społecznościowych zmieniających sposoby pozyskiwania informacji oraz poruszania się po szlakach (np. udostępniania tracków osobom zainteresowanym przebyciem szlaku);
- wzrost popularności nowych szlaków tematycznych (kulinarnych, filmowych, współczesnych idoli itp.);
- wzrost zainteresowania szlakami miejskimi (prezentującymi najważniejsze atrakcje miasta w układzie tematycznym lub chronologicznym);
- rozwój transgranicznych szlaków dalekobieżnych (pieszych, rowerowych) oraz Europejskich Szlaków Kulturowych;
- rozwój nowych multisensorycznych tras turystycznych i rekreacyjnych (tzw. ścieżek zmysłów);
- wytyczanie nowych szlaków turystki aktywnej i specjalistycznej (trasy *nordic walking*, biegownice);

– dalszy rozwój szlaków i tras questingowych;
– produktowe podejście do problematyki szlaków;
– tworzenie szlaków turystycznych z wykorzystaniem rzeczywistości wirtualnej (*Virtual Reality*) czy rozszerzonej (*Augmented Reality*).

Mimo wielu przewidywanych zmian o charakterze ilościowym i jakościowym w najbliższej przyszłości nadal duże znaczenie będą miały „klasyczne", tradycyjnie znakowane szlaki turystyczne. Dotyczy to przede wszystkim obszarów chronionych (parki narodowe) oraz terenów stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa wędrujących turystów (góry, bagna). W dużo mniejszym stopniu dotyczy to szlaków miejskich i kulturowych. W tym przypadku szerokie zastosowanie znajdą prawdopodobnie najnowsze technologie.

Wybrane trendy rozwoju szlaków turystycznych zostały opisane bardziej szczegółowo w dalszej części rozdziału.

16.3.1. Nowoczesne technologie i media społecznościowe

Coraz większa popularność smartfonów i tabletów powoduje, że w wielu przypadkach stanowią one nieodzowny ekwipunek turysty ruszającego na szlak. Dzięki temu, posiadając dostęp do Internetu mobilnego, można korzystać z różnych aplikacji turystycznych o charakterze mapowym czy przewodnikowym.

Mapy cyfrowe udostępniane przez aplikacje mapowe dają nie tylko możliwość zweryfikowania własnej lokalizacji, ale także skorzystania z bazy danych obejmującej informacje krajoznawcze o odwiedzanym terenie oraz informacje praktyczne o różnych elementach zagospodarowania turystycznego. W zależności od rozbudowania zamieszczonej bazy danych, dane atrybutowe dotyczące konkretnego obiektu czy miejsca mogą obejmować wiele informacji krajoznawczych i praktycznych, takich jak godziny otwarcia czy oferowane usługi. Dodatkowo można te informacje na bieżąco aktualizować weryfikując ich poprawność.

W dobie indywidualizacji motywów wyjazdów, każdy może tworzyć i opisywać własne szlaki, które mogą zostać oznaczone lub zostać zaimportowane z odbiorników GPS w postaci tras (tracków). W ten sposób można stworzyć sieć własnych szlaków o charakterze wirtualnym, które mogą być udostępniane wszystkim użytkownikom portali społecznościowych. Szlaki te, nie posiadając oznaczonego przebiegu w terenie, będą funkcjonowały w umyśle ich twórców i odwiedzających. Ich opisy upubliczniane przez media społecznościowe, blogi i fora internetowe z pewnością znajdą swoich odbiorców na całym świecie. Będą one decydowały o popularności szlaku poprzez liczbę wyświetleń, liczbę komentarzy, sugestii i innych aktualizacji opisu. Coraz większą rolę w charakterystyce tych szlaków będą odgrywały multimedia i inne powiązane

z nimi aplikacje turystyczne związane z oferowanymi na ich obszarze dobrami i usługami. W ten sposób nastąpi komercjalizacja szlaków, prowadząc do wykreowania swoistego produktu turystycznego o charakterze szlaku. Ponadto sami twórcy i odwiedzający te szlaki będą wzbogacać pierwotny opis o swoje doświadczenia oraz zamieszczać zdjęcia i filmy decydując o popularności. W ten sposób każdy może być twórcą szlaków, które w żaden sposób nie muszą być oznaczone w terenie, a są wyłącznie odzwierciedleniem indywidualnych motywów i zainteresowań turystów.

Aplikacje przewodnikowe posiadające liczne informacje praktyczne mogą mieć charakter tras, wzdłuż których istnieją opisane atrakcje. Wówczas użytkownik takiego przewodnika w formie aplikacji, może podążać tym szlakiem, zwiedzając wszystkie lub niektóre interesujące go atrakcje, korzystając jednocześnie z dóbr i usług oferowanych przez obiekty, których oferta została zamieszczona w aplikacji. Informacje w tych aplikacjach można na bieżąco uaktualniać, a także tworzyć inne warianty tras z nowymi opisami. Istotną przewagą aplikacji przewodnikowych nad tradycyjnymi opracowaniami jest ich większa mobilność, aktualność oraz wariantowość wykorzystania. Dane mogą być modyfikowane i aktualizowane w zależności od zastanej sytuacji, a duża wariantowość szlaku jest uzależniona od zainteresowania samych użytkowników.

16.3.2. Szlaki questingowe

Nawiązując do tendencji 3E w turystyce[8], włodarze i sami mieszkańcy danego obszaru będą tworzyć coraz więcej szlaków questingowych nawiązujących do lokalnego, tym samym niespotykanego nigdzie indziej dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Jest to coraz popularniejsza forma zwiedzania związanego z odkrywaniem dziedzictwa miejsca, polegająca zdaniem D. Zaręby (2008), na tworzeniu nieoznakowanych szlaków, którymi można wędrować, kierując się informacjami zawartymi w wierszowanych wskazówkach. Ze względu na to, że każdy region może poszczycić się określonym wyróżnikiem o charakterze materialnym i niematerialnym, miejsca i obiekty będą stanowić podstawę tworzenia szlaku questingowego. Turysta maszerujący takim szlakiem otrzymuje mapę trasy z instrukcją zapisaną prozą lub wierszem, w której przedstawione są wszystkie zadania do zrealizowania. Wędrując zgodnie z nimi, turysta odgrywa rolę odkrywcy i rozwiązuje zamieszczone zagadki i łamigłówki. W ten sposób poznaje dotychczas nieznane miejsca, legendy czy zjawiska przyrodnicze, których opisy mogą być publikowane samodzielnie w Internecie. Ten rodzaj zabawy turystycznej (rekreacyjnej) może dotyczyć zarówno całych regionów (np. wspomniana Suwalszczyzna czy region świętokrzyski) jak

[8] Mianem 3E określa się tzw. „nową turystykę", której najważniejszymi cechami są: *education* (edukacja, kształcenie, wychowanie), *entertainment* (rozrywka, uciecha, przedstawienie) i *excitement* (podniecenie, podekscytowanie, emocje).

i miejsc mających znaczenie lokalne (np. gmin, miejscowości, dzielnic, parków) (ryc. 16.2., 16.3.).

Ryc. 16.2. Folder questingowy parku w Końskich (woj. świętokrzyskie), materiały promocyjne miasta

Ryc. 16.3. Folder questingowy gminy Dobroń (woj. łódzkie), materiały promocyjne LGD Dolina rzeki Grabi

Dzięki rosnącej popularności smartfonów i powszechnym instalowaniu w telefonach modułu GPS zabawa questowa może być realizowana zgodnie z wirtualnymi instrukcjami zamieszczonymi w aplikacjach questowych, umożliwiających aktywne zwiedzanie połączone z zabawą i edukacją. Aplikacja ta z reguły zawiera grupę questów z określonego obszaru. Na trasie wędrówki znajdują się miejsca-przystanki, do których uczestnik questu musi dotrzeć i wykonać określone zadanie, by ruszyć w dalszą trasę. Po dojściu do zadanego miejsca, aplikacja lokalizuje użytkownika i informuje go o tym wibracją i dźwiękiem. Na ekranie pojawiają się pytania dotyczące otaczającej go przestrzeni. Po zamieszczeniu prawidłowej odpowiedzi pojawia się nowy opis kolejnego do odwiedzenia miejsca. W międzyczasie uczestnik gry zobaczy ekran z uzupełniającym się sukcesywnie hasłem questu. Na końcu trasy znajduje się zawsze nagroda w postaci skarbu, dyplomu lub wirtualnej skrzyni 3D odnajdywanej poprzez

funkcję tzw. rozszerzonej rzeczywistości (*Augmented Reality*)[9]. Wszystkimi tymi osiągnięciami można się pochwalić w mediach społecznościowych, co z pewnością wpłynie na większą popularność pokonanych questów.

Obecnie na obszarze naszego kraju istnieje kilkadziesiąt tras questowych znajdujących się we wszystkich województwach. Questy te są podzielone ze względu na tematykę – historyczne, kulturowe i przyrodnicze[10], sposób poruszania – piesze, rowerowe i wodne, dostępność – całoroczne i sezonowe, przebieg – w obrębie miasta, poza nim i wewnątrz obiektu, a także czas przejścia i stopień trudności[11]. W ten sposób szlaki questowe stanowią coraz istotniejsze uzupełnienie istniejącej sieci szlaków turystycznych, a w przyszłości mogą pełnić najważniejszą funkcję w turystyce poznawczej oraz stanowić ważną składową produktu turystycznego o charakterze szlaku i obszaru.

16.3.3. Nowe szlaki tematyczne

Coraz szersza oferta szlaków tematycznych inspiruje do tworzenia nowych, dotychczas niespotykanych pod względem tematycznym szlaków. Największy potencjał w tym względzie posiada dziedzictwo danego regionu, a w szczególności kulinaria, wybitne współczesne osobistości oraz bohaterowie produkcji filmowych i animowanych.

Widoczne bardzo mocno powiązanie atrakcji z dziedzictwem regionu daje dużą szansę na rozwój turystyki, wykorzystując autentyzm walorów oraz tożsamość jej mieszkańców. W ostatnich latach zauważyć można bardzo duże zainteresowanie dziedzictwem kulinarnym regionów, stanowiące nieodzowny warunek rozwoju turystyki kulinarnej. W oparciu o produkty tradycyjne i regionalne, tradycyjne receptury wytwarzania oraz ekologicznie wytwarzane składniki tworzy się produkty turystyczne miejsc i obszarów przyciągające coraz więcej smakoszy i amatorów zdrowego żywienia. Na podstawie tych produktów od kilku lat tworzone są szlaki turystyczne promujące dziedzictwo kulinarne miast i regionów, których ważną składową jest możliwość skosztowania wytwarzanych potraw i produktów (np. Szlak Kulinarny Centrum Gdyni, Białostocki Szlak Kulinarny). Idea ta wiąże się również z coraz większą świadomością konsumpcyjną jej uczestników, motywowaną chęcią poznania tradycyjnych potraw i sposobów ich przyrządzania w poszczególnych regionach. Przykładem takich działań jest Szlak Oscypkowy[12], związany z najpopularniejszym polskim produktem regionalnym zarejestrowanym w Unii Europejskiej, nawiązujący do staropolskiej tradycji serwowania gęsiny Kujaw-

[9] http://questy.com.pl/pl/article/aplikacje-mobilne/; 28.12.2014.

[10] http://questing.pl/gdzie-questowac/; 28.12.2014.

[11] http://questy.com.pl/pl/quests/?i-title=&i-type=searchForm/; 28.12.2014.

[12] Szlak Oscypkowy, Tatrzańska Agencja Rozwoju, Promocji i Kultury, http://tatry.pl/UserFiles/szlak_oscypkowy.pdf/; 28.12.2014.

sko-Pomorski Gęsinowy Szlak Kulinarny[13], Szlak Kulinarny „Śląskie Smaki", promujący specjały tradycyjnej kuchni beskidzkiej, jurajskiej, zagłębiowskiej i śląskiej, czy kilka szlaków winnych (np. Lubuski Szlak Wina i Miodu, Małopolska Ścieżka Winna).

Należy także wspomnieć o najdynamiczniej rozwijającej się w ostatnich latach formie turystyki smakowania, jaką jest turystyka piwna, związana z przeżywającymi prawdziwy renesans piwami regionalnymi produkowanymi przez małe, rodzinne browary posiadające długie tradycje wytwarzania określonych gatunków tego trunku. Dzięki temu do niedawna całkiem zapomniane oraz będące w ruinie lokalne browary stają się atrakcjami dla birofili tworzących swoiste rodzaje szlaków. Organizacja i promowanie szlaku kulinarnego nie tylko aktywizuje społeczność lokalną, ale rozwija świadomość dużej wartości dziedzictwa kulinarnego określonego regionu.

Kolejną grupą tematyczną są współcześni idole sportowi czy estradowi, za którymi podążają ich fani. Miejsca związane z życiem i działalnością tych osób stanowią nowe atrakcje danego obszaru wykorzystywane w tworzeniu tras turystycznych. Ciekawym przykładem w tym względzie są miejsca związane z Adamem Małyszem w Wiśle. W ostatnich latach w jego rodzinnym mieście powstało kilka ważnych obiektów i miejsc związanych z karierą skoczka narciarskiego i jego cennymi osiągnięciami, np. skocznia narciarska w Wiśle-Malince im. Adama Małysza, Galeria „Sportowe Trofea Adama Małysza", figura Adama Małysza z bloku białej czekolady czy jego dom rodzinny. Miejsca te są nowymi atrakcjami Wisły, do których przybywają nie tylko miłośnicy tej dyscypliny, kibice sportowi, ale także niezwiązani ze sportem turyści. W najbliższej przyszłości można się spodziewać powstania swoistego szlaku „Orła z Wisły", którym będą podążać nie tylko jego fani. Kolejną postacią jest Justyna Kowalczyk, posiadająca swój fanklub, którego siedziba w rodzinnej miejscowości Kasina Wielka jest nieoficjalnym muzeum z opisem osiągnięć. Obiekt ten, wraz z trasami narciarstwa biegowego, może stać się podstawą do stworzenia oferty dla fanoturystów oraz dla amatorsko uprawiających narciarstwo biegowe szlaku związanego z tą znakomitą biegaczką narciarską.

Następną grupą tematyczną są produkcje filmowe, realizowane w poszczególnych miastach i regionach filmy fabularne i animowane, seriale oraz programy publicystyczne. Produkcje te wykorzystywane są w kampaniach wizerunkowych tych obszarów, a także promocji turystycznej. Miastem, które najwięcej skorzystało na takiej produkcji, jest Sandomierz, gdzie realizuje się serial „Ojciec Mateusz" (por. rozdz. 14). Dzięki temu powstał szlak Śladami Ojca Mateusza, obejmujący nie tylko najważniejsze zabytki miasta, ale także miejsca z planu zdjęciowego serialu[14]. Skuteczność takich działań potwierdzają dane

[13] http://czasnagesine.pl/pages/19/gesinowy-szlak-kulinarny/; 28.12.2014.

[14] http://sandomierz.travel/data/file/sladami_ojca_mateusza.pdf/; 28.12.2014.

ruchu turystycznego, według których w pierwszym sezonie emisji serialu ruch turystyczny w Sandomierzu wzrósł o 30%[15].

Innym przykładem jest coraz popularniejsza trasa wycieczki tematycznej śladami Oskara Schindlera po Krakowie, która może w przyszłości przeobrazić się w szlak tematyczny związany z wielokrotnie nagradzanym filmem Lista Schindlera. Potwierdzeniem tego potencjału jest interesujące zestawienie kilkudziesięciu popularnych turystycznie plenerów filmowych autorstwa A. Stasiaka (2009). Tendencję tą potwierdzają liczne przykłady bardzo popularnych szlaków filmowych za granicą, których przykładem jest szlak Dobrego Wojaka Szwejka w Republice Czeskiej, Szlak Harr'ego Pottera w Wielkiej Brytanii, krajobrazów filmowych związanych z rodzinną siedzibą Jamesa Bonda Skyfall w Szkocji czy też Władcy Pierścieni w Nowej Zelandii.

Nawiązując do przedstawionych przykładów związanych z tworzeniem nowych szlaków tematycznych można zauważyć coraz częstsze wykorzystywanie turystycznego potencjału kulinariów, znanych postaci, produkcji filmowych. Można przypuszczać, że w okresie coraz większej indywidualizacji motywów podejmowania podróży wzrośnie zapotrzebowanie na tego typu szlaki. Będą one przyciągały nie tylko poprzez skojarzenia z obiektem zainteresowania, ale także autentycznością.

16.3.4. Europejskie Szlaki Kulturowe

Nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej 2014–2020 obejmuje dalszy rozwój i promocję szlaków dziedzictwa kulturowego i przemysłowego. Szlaki te mając charakter międzynarodowy pełnią wyjątkową funkcję w strukturze szlaków turystycznych regionów i państw, w których się znajdują, promując dodatkowo ich walory. Jako że przewodnią tematyką jest szeroko pojęte materialne i niematerialne dziedzictwo kontynentu, stanowią one istotny element tożsamości narodów europejskich. Duża różnorodność tematyki szlaków potwierdza bogactwo wspólnego dziedzictwa kontynentu, które związane jest z architekturą i sztuką poszczególnych epok historycznych (szlak rytów naskalnych *Prehistoric Rock Art Trails*, megalitów *The European Route of Megalithic Culture* czy sztuki romańskiej *Transromanica*), przodkami współczesnych społeczeństw (szlak Wikingów, *The Viking Routes*, szlak *Fenicjan The Phoenicians' Route*), zakonami (cystersów – *The European Route of Cistercian Abbeys*), a także z najnowszą, XX-wieczną historią Europy (architektury reżimów totalitarnych *„Atrium, on the Architecture of Totalitarian Regimes of the 20th c.*, „żelaznej kurtyny", *The Iron Curtain Trail*). Obecnie funkcjonuje 28 takich szlaków, z których każdy decyzją Rady Europejskiej jest przedmiotem osobnej kampanii promocyjno-informacyjnej. W 2014 r. promowane były trzy szlaki

[15] Czy seriale pomagają się wypromować polskim miastom? http://www.wirtualnemedia.pl/artykul/czy-seriale-pomagaja-sie-wypromowac-polskim-miastom#/; 28.12.2014.

związane z architekturą totalitarną XX w., sztuką Art Nouveau oraz rodziną Habsburgów[16]. Zgodnie z dokumentami Komisji Europejskiej, Europejskie Szlaki Kulturowe posiadają ogromny potencjał rozwoju zrównoważonych form turystyki, tworzenia wielu nowych miejsc pracy oraz umożliwiają poznanie wielowątkowego dziedzictwa historii i narodów europejskich[17]. Polska, posiadając bogatą historię i dziedzictwo, uczestniczy m.in. w tworzeniu szlaków europejskich cmentarzy, opactw Cystersów, Via Regia czy Żelaznej Kurtyny należącej do sieci szlaków rowerowych Euro-Velo. Te szlaki pełnią szczególnie ważną funkcję w regionach transgranicznych, wzmacniając współpracę międzynarodową w zakresie rozwoju zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki.

W nawiązaniu do szlaków międzynarodowych w Polsce, tworzone są liczne szlaki regionalne i miejskie, których opracowanie jest elementem współpracy międzynarodowej miast położonych w regionach transgranicznych. Przykładem takiej współpracy był projekt „Miejskie Trasy Turystyczne zintegrowanym produktem turystycznym miast czesko-polskiego pogranicza"[18] realizowany na terenie sześciu miast, w tym trzech polskich: Kłodzka, Świdnicy i Barda. W ramach projektu wytyczono i spójnie oznakowano szlaki miejskie oraz zorganizowano bezobsługowe punkty informacji turystycznej „Infokioski" i system Audioguide (por. rodz. 14). W opinii turystów odwiedzających te miasta szlaki są funkcjonalne, intersujące i zachęcają do ponownego przyjazdu. Dzięki temu turysta samodzielnie realizuje wycieczkę szlakiem, pozyskując określony zakres tematyczny interesujących go informacji.

16.3.5. Ścieżki zmysłów

Ryc. 16.4. Muszyna – drogowskaz do ogrodów zmysłów, za: http://www.zdjecia-z-polski.com

Od kilku lat coraz intensywniej tworzone są „ścieżki zmysłów". Nie należą one do typowych szlaków turystycznych, ale ich unikatowa funkcja sprawia, że są interesującym przykładem oznaczonego w terenie szlaku. Ścieżki te są specjalnie stworzonymi szlakami, których podłoże zbudowane jest ze zróżnicowanego materiału pochodzenia naturalnego (np. szyszki, igliwie, kora czy zrębki drewna), pozwalając dzięki marszowi bosymi stopami doświadczać naturę poprzez dotyk (ryc. 16.5). „Ścieżka zmysłów" jest

[16] http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/default_en.asp/; 28.12.2014.

[17] Impact of European Cultural Routes on SMEs' innovation and competitiveness, provisional edition, Concuil of Europe, http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/StudyCR_en.pdf/; 28.12.2014.

[18] Miejskie trasy turystyczne zintegrowanym produktem turystycznym miast czesko-polskiego pogranicza; http://www.umwd.dolnyslask.pl/; 28.12.2014.

sposobem na przypomnienie człowiekowi o sile jego zmysłów, które pozwalają odczuć przyrodę w kontakcie bezpośrednim. Bezpośrednie zetknięcie z każdym elementem przyrody pozwala człowiekowi dostrzec jej piękno i docenić wagę czystego środowiska[19]. Inicjatorami tych ścieżek są głównie leśnicy i pracownicy jednostek edukacyjnych, gdyż w głównej mierze trasy te tworzone są na obszarach cennych przyrodniczo (sąsiedztwo rezerwatów, parków krajobrazowych) i wykorzystywane są do edukacji dzieci, młodzieży i odwiedzających leśne ośrodki edukacyjne. W dobie coraz szybszego rozwoju cywilizacyjnego człowiek coraz bardziej oddala się od naturalnego środowiska, dlatego też ścieżki zmysłów pozwalają ponownie uświadomić turystom, jak ważne są różne bodźce odbierane z otaczającego środowiska naturalnego. Chęć pełniejszego doświadczania podczas podróży turystycznych będzie motywowała do liczniejszego odwiedzania takich szlaków. Dalszy ich rozwój będzie związany z wykorzystaniem innych pozaoptycznych bodźców ze środowiska, jakimi będą dźwięki i zapachy. Tym samym ścieżki zmysłów będą nam przypominać to, jak cenny dla człowieka jest naturalny krajobraz multisensoryczny, obejmujący prócz walorów widokowych bogactwo dźwięków, zapachów oraz bodźców dotykowych.

Ryc. 16.5. Tablica informacyjna oraz fragment ścieżki zmysłów w Borówkach, fot. J. Potocki

Nawiązując do intensywniejszego przeżywania multisensorycznych bodźców ze środowiska popularne stają się spacery boso specjalnie wytyczonymi trasami po szlakach o nawierzchni naturalnej ze zróżnicowanym podłożem. Przykładem takiego spaceru była wycieczka na Śnieżkę[20], której jedną z wielokrotnie

[19] http://dzpk.pl/pl/parki-krajobrazowe/93-przemkowski-park-krajobrazowy/352-sciezka-dydaktyczna-sciezka-zmyslow.html/; 28.12.2014.

[20] http://www.bosopozdrowie.pl/about/galeria-boso-na-sniezke/; 28.12.2014.

podkreślanych zalet był pozytywny wpływ na układ mięśniowy i kostny nóg i kręgosłupa. Poza tym chodzenie boso po różnym rodzaju nawierzchni ma działanie relaksujące. Dlatego też zgodnie z tendencją do przypisywania celów zdrowotnych podróżowaniu, można spodziewać się wzrostu liczby takich propozycji.

Ryc. 16.6. Wieża widokowa i fragment ogrodu Hortulus w Dobrzycy
za: www.hortulus.com.pl

W nieco innej, mniejszej skali realizowane są także oryginalne ogrody zmysłów, będące samodzielną lub uzupełniającą atrakcją turystyczną. Do najbardziej znanych należą ogrody m.in. w Owińskach, Muszynie, Dobrzycy (ryc. 16.6–16.7).

Ryc. 16.7. „Firmowy" labirynt w ogrodach Hortulus,
za: www.hortulus.com.pl

16.3.6. Szlaki z wirtualną rzeczywistością (*Virtual Reality*)

Rozwój technologii pozwalających na kreowanie multimedialnego środowiska stwarza wiele możliwości ich zastosowań w turystyce, zarówno w zakresie działań marketingowych, systemu informacji turystycznej, w celach rozrywkowych, edukacyjnych, jak również planowania rozwoju infrastruktury turystycznej i związanych z nią form wypoczynku. Jest użyteczny także w działaniach ukierunkowanych na ochronę unikatowych walorów turystycznych przyrodniczych i kulturowych. Kolejnym atutem jest możliwość udostępniania atrakcji turystycznych, które z różnych względów (np. odległości, ceny, niepełnosprawności turysty) są dla potencjalnych podróżnych nieosiągalne. Można zatem wnioskować, że w przyszłości znaczenie wirtualnej rzeczywistości (*Virtual*

Reality – VR) w tworzeniu, wykorzystaniu szlaków turystycznych oraz w zarządzaniu nimi będzie coraz większe.

> VR jest pojmowana jako wykorzystanie trójwymiarowego (3D), komputerowo wygenerowanego środowiska, nazywanego środowiskiem wirtualnym (*virtual environment* – VE), które pozwala użytkownikowi na poruszanie się (nawigację) i umożliwia interakcje, skutkujące rezultatami w realnym czasie i przyczyniające się do symulacji jednego lub większej liczby zmysłów człowieka. Nawigacja odnosi się do możliwości poruszania się po i eksploracji VE, natomiast interakcja dotyczy możliwości selekcjonowania i przesuwania obiektów w wirtualnym środowisku (Guttentag 2010, s. 638).

Interaktywność jest warunkiem niezbędnym w VR. Przyjmuje się, że rzeczywistość rozszerzona (*augmented reality* – AR) będąca efektem projekcji komputerowo generowanych obrazów na obraz realnego świata, jest rodzajem VR. Pomimo że definicja jest szeroka, to odróżnia ona wyraźnie VR od innych typów podobnych technologii. Na przykład efekty specjalne w filmach czy wirtualne przejażdżki kolejką górską nie stanowią VR, ponieważ nie pozwalają na żadną formę kontrolowania przez użytkownika nawigacji (Vince 2004).

Wirtualna rzeczywistość i doświadczenia z nią związane można określić poprzez jej zdolność umożliwiania fizycznego „zanurzenia" i psychicznego zaangażowania (obecności) w wirtualnym świecie (Gutie´rrez i in. 2008). „Zanurzenie" odnosi się do stopnia, w którym użytkownik jest izolowany od realnego świata. W przypadku „pełnego zanurzenia" użytkownik technologii jest całkowicie otoczony wirtualnym środowiskiem i nie wchodzi w interakcje z realnym światem, w innych przypadkach ma miejsce „częściowe zanurzenie", w trakcie którego użytkownik zachowuje kontakt z rzeczywistością (Gutie´rrez i in. 2008). „Podobnie jak «poziom zanurzenia» także «obecność» została określona na różne sposoby, przy czym dominuje pogląd, że «obecność» stanowi raczej sens bycia w VR, niż miejsce, w którym się aktualnie znajduje ciało użytkownika" (Sanchez-Vives, Slater 2005, s. 333).

W związku z tym, znakiem „obecności" jest sytuacja, w której ludzie zachowują się w VR w podobny sposób jak w realnym życiu. Odczucia „obecności" są z natury subiektywne, związane z cechami psychosomatycznymi użytkownika. Rozwój nowych technologii, oddziałujących multisensorycznie sprawia, że bodźcowość systemu VR w zakresie przesyłania wysokiej jakości danych do zmysłów użytkownika wzrasta i gwarantuje coraz bardziej wyrafinowane doświadczenia.

Kreowanie wirtualnej rzeczywistości stwarza wiele możliwości wykorzystania, m.in. w:

1) Procesie **planowania rozwoju i zarządzani szlakami** – poprzez wizualizację szlaku na różnych etapach rozwoju i z uwzględnieniem różnych scenariuszy tego rozwoju. Możliwa jest bardziej precyzyjna analiza po-

tencjalnych skutków rozwiązań planistycznych, niż w przypadku studiowania konwencjonalnych materiałów, takich jak plany czy makiety. Ponadto udostępnienie VR w sieci internetowej w znaczący sposób ułatwia konsultacje społeczne, ponieważ każdy zainteresowany może porównać zalety i wady proponowanych rozwiązań (Guttentag 2010, Pawlicz 2012).

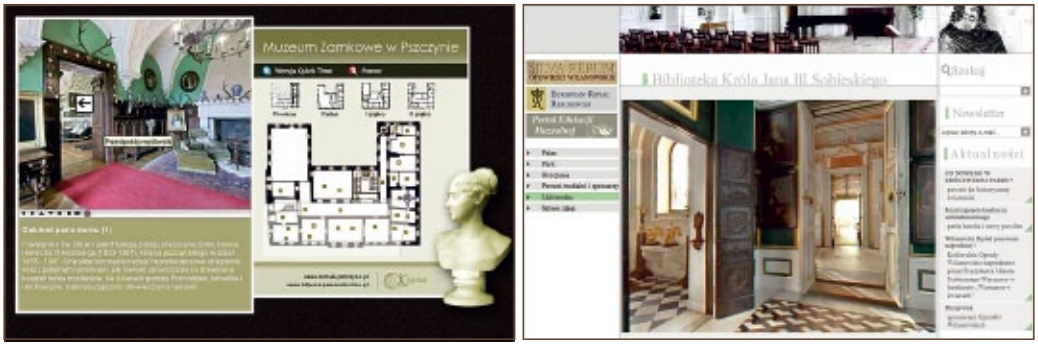
2) **Marketingu turystycznym** – produkty turystyczne są dobrami, których nie można wypróbować przed konsumpcją, dlatego jednym z głównych celów marketingu jest przekonanie konsumenta o walorach produktu oraz pozyskanie jego zaufania. VR umożliwia poznanie oferty turystycznej szlaku turystycznego i jego otoczenia przed podjęciem decyzji o wyjeździe turystycznym. Coraz więcej podmiotów świadczących usługi turystyczne umożliwia swoim klientom wirtualną podróż poprzez strony internetowe. VR okazała się skuteczniejszą formą promocji parków narodowych i przebiegających w nich szlaków turystycznych, niż tradycyjne broszury (Wan i in. 2007). Ponadto VR pomaga znacznie zmniejszyć niepokój przed podróżą, związany z nieznajomością realiów miejsca docelowego. Świat kreowany w VR, łatwo dostępny w przestrzeni internetowej może wzbudzać zainteresowanie potencjalnych turystów i decydować o ich wyjeździe do realnej destynacji. Korzystanie z VR może zatem przyczyniać się do zwiększania liczby odwiedzin rzeczywistych miejsc (Guttentag 2010).

3) **Dostarczaniu rozrywki** (tj. zaspokajaniu potrzeb ludycznych, m.in. poprzez coraz bardziej popularne gry) – VR może być wykorzystywana nie tylko do promocji produktów turystycznych, ale sama również może być produktem (autentyczną atrakcją). W rzeczywistości historia rozwoju VR rozpoczęła się od urządzenia o nazwie Sensorama Simulator (1962), które symulowało zabawne przejażdżki motocyklem po Nowym Jorku, zapewniając takie wrażenia, jak obrazy 3D, dźwięk, wiatr, aromaty i wibracje foteli (Gutie´rrez i in., 2008). Następnie technologia VR ewoluowała, rozwijając się głównie w sferze rozrywki, w tym zwłaszcza gier. Niewątpliwą zaletą tego typu rozwiązań rozwijanych w VR, w tym rozszerzonej rzeczywistości (AR), są nieograniczone możliwości:
   - uatrakcyjnienia przekazu informacji na temat szlaków turystycznych i ich otoczenia;
   - rozwijania szerokiej gamy aktywności związanych z charakterem środowiska geograficznego szlaku;
   - personalizacji przekazu (poprzez zabawę, zaangażowanie) nt. oferty turystycznej szlaku.

4) **Procesie edukacji** – VR stwarza ogromny potencjał jako narzędzie edukacyjne. Jest wykorzystywana jako skuteczna metoda kształcenia, wspomagająca proces dydaktyczny, zapewniająca nauczanie interaktywne.

W środowisku VR może być zamieszczanych wiele multimedialnych informacji. Poprzez aktywne formy nauczania z elementami zabawy występuje zaangażowanie, mające przełożenie na efektywność nauki.

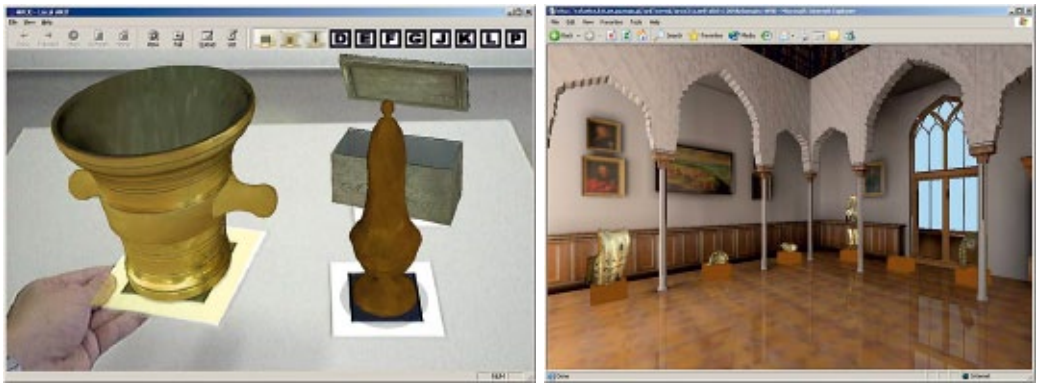
5) **Zakresie udzielania informacji turystycznej oraz zwiększania dostępności atrakcji turystycznych**, które z różnych względów (m.in. odległości, ceny, stopnia trudności dotarcia do danego miejsca, małej przepustowości szlaku lub chłonności turystycznej jego otoczenia) są dla potencjalnego turysty trudno osiągalne. VR pozwala także na większą dostępność szlaków dla osób niepełnosprawnych, starszych, rodzin z małymi dziećmi, dostarczając informacji nie tylko na temat charakteru walorów, ale także stopnia trudności szlaków czy rodzaju udogodnień, które mu towarzyszą.
6) **Zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego** – udostępnianie obiektów i miejsc na szlakach mało odpornych na antropopresję w VR pozwala na zaspokojenie potrzeb poznawczych turystów przy jednoczesnej ochronie realnych zasobów tak kulturowych, jak i przyrodniczych. W VR mogą być także przedstawiane atrakcje, które ze względu na zagrożenie degradacją zostały zamknięte dla ruchu turystycznego. Znanym przykładem jest jaskinia Lascaux, odkryta w 1940 r. i zamknięta dla zwiedzających w 1963 r., ze względu na zagrożenie zaniku prehistorycznych malowideł. W celu przybliżenia wnętrza jaskini turystom zbudowano jej replikę Lascaux II. Replika ta jest realna, ale współcześnie także VR może imitować rzeczywistość, przybliżając świat unikatowych atrakcji.



Ryc. 16.8. E-muzea: Muzeum Zamkowe w Pszczynie i Muzeum Pałacu Jana III Sobieskiego w Wilanowie, za: www.zamek-pszczyna.pl, www.wilanow-palac.art.pl

Szybki rozwój aplikacji VR i zmniejszające się koszty ich wykorzystania powodują, że w przyszłości można się spodziewać coraz szerszego ich zastosowania w turystyce (ryc. 16.8–16.10.). VR gwarantuje turystom wiele bezpośrednich korzyści, takich jak np. niższe koszty zwiedzania wirtualnych szlaków, oszczędność czasu (dojazdu, brak kolejek), brak problemów i dyskomfortu

związanego z transportem, większe bezpieczeństwo, brak barier językowych, brak biurokracji, problemów administracyjnych (np. z pozyskaniem wizy), nie ma obaw związanych z pogodą, zakażeniem chorobami, ogólnym bezpieczeństwem, natomiast wykreowane wrażenia są gwarantowane (Prideaux 2002). Z drugiej strony można stwierdzić, że większość ludzi chce jednak doświadczać świata realnego, nie wirtualnego, ponieważ nie wszystko można wykreować (np. efektu wypoczynku związanego ze zmianą środowiska geograficznego w trakcie wędrówki po realnych szlakach). Trudno o pełną rekreację organizmu, gdy w podejmowane aktywności zaangażowany jest głównie umysł, natomiast aktywność fizyczna (somatyczna) jest znikoma. Pomimo dynamicznego rozwoju technologii, w tym BCI (*brain-computer interface*), pozwalającej na bezpośrednią komunikację między mózgiem a odpowiednim urządzeniem zewnętrznym i innych narzędzi umożliwiających kreowanie VR czy uczestniczenie w Second Life[21] (SL), nadal trudne jest dostarczanie wrażeń multisensorycznych – oddziałujących na wszystkie zmysły człowieka. „Wirtualne podróże" nie są raczej w stanie zastąpić rzeczywistych podróży turystycznych, natomiast można się spodziewać, że VR będzie przyczyniać się do popularyzacji szlaków turystycznych poprzez dostarczanie potencjalnym turystom multisensorycznych wrażeń oraz wiedzy, zachęcając do realnej wizyty w danym miejscu.



Ryc. 16.9. Wirtualne muzeum w pałacu kórnickim

Perspektywa rozwoju substytutów turystycznych, takich jak VR nasuwa także pytanie, czy doświadczenia związane z VR mogą być traktowane jako forma turystyki. Pytanie tego typu sformułowali Hobson i Williams (1995, s. 132), zastanawiając się: „czy podróż po Himalajach w zaciszu własnego salonu jest rozrywką czy też można ją nazwać turystyką?". W odpowiedzi na te pytania można wskazać, że wiele z istniejących definicji turystyki odwołuje się do fizycznego ruchu, w tym definicja turystyki przyjęta w 2000 r. w skali

[21] http://secondlife.com/; 22.12.2014.

międzynarodowej przez ONZ i Światową Organizację Turystyki (UNWTO) podkreśla, że pojęcie turystyki oznacza „ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, zawodowych lub innych nie dłużej niż rok bez przerwy **poza swoim codziennym otoczeniem**…" (Wall, Mathieson 2006). Opierając się na tej definicji można by sądzić, że korzystanie z substytutu szlaków turystycznych wykreowanego w wirtualnej rzeczywistości mogłoby zostać uznane za turystykę, jeśli użytkownik wyjechałby ze swego codziennego otoczenia, aby skorzystać z VR. Wówczas na przykład obywatelka Australii będzie uznana za turystkę, jeśli będzie korzystać z aplikacji VR „Bambusowy las Sagano" w muzeum w Kioto, ale jeśli będzie korzystać z niej w domu, w świetle przytoczonej definicji, turystką nie będzie.

Dynamika rozwoju turystyki zarówno w ujęciu ilościowym, zakresie zróżnicowania form, jak również rozwój nowych technologii kreujących wirtualna rzeczywistość powoduje potrzebę gruntownych badań społecznego nastawienia do VR oraz jej znaczenia w turystyce. Nowe generacje mogą wykazać się dużą otwartością na postępujące zmiany i redefiniowanie zjawiska turystyki, w tym szlaków turystycznych.

Ryc. 16.10. Wirtualne rekonstrukcje Krakowa i Wawelu

W XXI w. trudno już nawet wyobrazić sobie turystykę bez szlaków. Współczesny turysta masowy wędruje właściwie tylko po specjalnie przygotowanych, bezpiecznych trasach, które zostały odpowiednio oznakowane, opisane i… wypromowane. Są one namacalnym dowodem opanowywania przestrzeni geograficznej i podporządkowywania jej potrzebom podróżników. Istnienie sieci szlaków turystycznych stało się trwałym atrybutem współczesnej przestrzeni turystycznej.

Literatura

Anglia, 2007, Mediaprofit sp. z o.o., Warszawa.

Baggio R., Sainaghi R., 2011, *Complex and chaotic systems: towards a quantitative approach*, International Journal of Contemporary Hospitality Management. 23(6), 840-861.

Bajda-Gołębiewska M., 2011, *Szlaki turystyczne na obszarach chronionych*, Economy and Management, 1: 57-69.

Barta J., Markiewicz R., *Komentarz do art. 16 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych*, LEX/el., teza 4.

Bartkowski T., 1991, *Kształtowanie i ochrona środowiska człowieka*, PWN, Warszawa.

Bertalanffy von L., 1984, *Ogólna teoria systemów*, PWN, Warszawa.

Bilska-Wodecka E., Sołjan I., 1998, *Pielgrzymki piesze na Jasną Górę*, [w:] R. Mydel, J. Groch (red.), Przeglądowy atlas świata, t. 1, Europa, Fogra, Kraków.

Boroński Z., 2007, *Organizacyjne i prawne problemy szlaków rowerowych w Polsce na tle wybranych państw w Europie*, [w:] Kuleczka P. (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Zarząd Główny PTTK, Warszawa, s. 171–174.

Buchwał A., Fidelus J., 2010, *Monitoring ruchu turystycznego przy użyciu czujników ruchu na przykładzie Tatrzańskiego i Babiogórskiego Parku Narodowego*, Nauka a zarządzanie obszarem Tatr i ich otoczeniem, tom III, Zakopane.

Butler R. W., 1980, *The concept of tourist area cycle of evaluation: Implication for management of resources*, The Canadian Geographer 24 (1), 5-12.

Charte Rando Nature, 2007, Plan Départamental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (P.D.I.P.R.), Comité Départemental de Tourisme Equestre de Haute-Savoie, Conseil Générale Haute-Savoie ; http://www.cg74.fr/download/site-principal/document/actions/amenagement/randonnee/Charte_ Rando.pdf (z dnia 23.08.2010 r).

Chojnacka M., Paluch M., 2011, *Szlak turystyczny „Łódź Bajkowa" – wyzwania i bariery*, [w:] B. Włodarczyk, B. Krakowiak, J. Latosińska (red.), Kultura i turystyka – wspólna droga, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź.

Deja W., 1982, *Metoda oceny atrakcyjności turystycznej pieszych szlaków turystycznych na przykładzie województwa koszalińskiego*, Jantarowe Szlaki, XXV nr 3 (185)

Deklaracja z Sopron, Environmental Partnership for Sustainable Development, 1 lipca 2006 r. *Deklaracja z Lille*, Europejskie Stowarzyszenie Zielonych Szlaków „Greenways", 12 września 2000 r.

Długopolski J., 2012, *Możliwości ograniczenia właściciela w wykonywaniu prawa własności dla celów turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Kraków.

Drobniak J., 1979, *Ocena środowiska geograficznego wyspy Wolin dla potrzeb turystyki pieszej*, [w] Ocena atrakcyjności środowiska geograficznego dla potrzeb turystyki i rekreacji na różnych poziomach i etapach planowania – materiały z konferencji, Serie i Monografie nr 116, AWF Poznań.

Droga szlaku lokalnego do produktu turystycznego, 2006, red. Z. Kruczek, materiały z seminarium Zawoja 7–8 września 2006 r., Małopolska Organizacja Turystyczna, Kraków–Zawoja.

Dudziak T., Gdowski Z., 1986, *Kilka ciekawostek z dziejów turystyki w Sudetach w okresie przedwojennym*, Karkonosz, 2, SKPS PTTK, Wrocław, s. 46-68.

Dudziak, Potocki 1995, *Rozwój sieci szlaków turystycznych w Sudetach*, Śląski Labirynt Krajoznawczy,7,Oddział Wrocławski PTTK, Oficyna Wydawnicza Wrocławskiego Oddziału PTTK „Sudety" s. 99-118.

Dylewski A., Czub K., 2007, *Anglia i Walia*, Wydawnictwo Pascal, Bielsko-Biała.

Evensberget S., 2011, *Norwegia*, Hachette Polska (Wiedza i Życie), Warszawa.

Ewertowski M., Tomczyk A., 2007, *Ocena stanu środowiska geograficznego szlaków turystycznych – wykorzystanie GIS do integracji i analizy danych terenowych i kartograficznych*, Przegląd Geograficzny, tom 79, zeszyt 2, PAN, s. 271-295.

Forman R. T. T., Gordon M., 1986, *Landscape ecology,* J. Wiely&Sons, New York.

Francuz M., Francuz S., 2014, *Dolny Śląsk otwarty dla każdego – 100 tras dla osób niepełnosprawnych.* Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego i Stowarzyszenie Progres. Wrocław.

Gajewski J. W., 2007, *Nikłym śladem perci, czyli szlaki górskie wczoraj i dziś*, [w:] P. Kuleczka (red.), Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, Zarząd Główny PTTK, Warszawa, s. 191–199.

Gaweł Ł., 2011, *Szlaki dziedzictwa kulturowego. Teoria i praktyka zarządzania*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

Gaweł Ł., 2011, *Zarządzanie Szlakiem Architektury Drewnianej w kontekście procesu profesjonalizacji szlaków kulturowych*, Turystyka Kulturowa, nr 1.

Gąstoł J., 1978, *Beskidenverein a turystyka polska* (*Cz. I*), Wierchy 1977, Warszawa-Kraków.

Gospodarek J., 2004, *Szlaki turystyczne we Francji*, Wiadomości Turystyczne, nr 68(14), s. 18.

Gospodarek J., 2007, *Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, Warszawa.

Gospodarek J., 2012, *Cele i zakres projektowanej ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Kraków.

Gotowt-Jeziorska A., Śledzinska J. (red.), 2008, *Turystyka zrównoważona i ekoturystyka*, PTTK „Kraj" Warszawa.

Góra S., *Z dziejów Szczelińca i Karłowa*, Karłów 2005.

Górowski W., 2012, *Odpowiedzialność karna za wypadki na szlakach turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Kraków.

Górskie wędrówki w Norwegii, b.r.w., na: http://www.visitnorway.com/pl/co-robic/aktywny-wypoczynek/hiking-in-norway/gorskie-wedrowki-w-norwegii/, data dostępu: 30.05.2014.

Grille d'évaluation pour l'inscription d'un sentier pédestre au PDIPR, 2007, Randonnées en Finistère, Conseil Générale Finistère (w wersji elektronicznej : http://www.cg29.fr/content/download/22320/217406/file/fiche_13.pdf)

Grille d'évaluation d'un itinéraire de randonnée VTT etéquestre (montée et/ou a ttelée) candidat à l'inscription au PDIPR, 2009, Parc naturel régional Loire Anjou Touraine, Comité Dépar-

tamental du tourisme de l'Anjou, (w wersji elektronicznej: http://www.parc-loire-anjou-touraine.fr/parc_naturel_regional_loire_anjou_touraine.html?lang=FRA).

Guldan A., 2006, *O značkovaných turistických chodníkoch. Pre mladých aj starších turistov a priatelov prírody*, Klub slovenských turistov, Bratislava.

Gutierrez M., Vexo F., Thalmann D., 2008, *Stepping into virtual reality*, Springer, London.

Guttentag D., 2010, *Virtual reality: Applications and implications for tourism*, Tourism Management, 31 (2010) 637-651.

Hajduga A., 2011, *Skuteczna promocja sieciowego produktu turystycznego na przykładzie wydarzenia marketingowego Industriada – Święto Szlaku Zabytków Techniki*, [w:] B. Włodarczyk, B. Krakowiak, J. Latosińska (red.), Kultura i turystyka – wspólne korzenie, ROTWŁ, IGMiT UŁ, Łódź.

Hajduga A., Gaweł Ł., 2014, *Święto szlaku kulturowego – zarządzanie, funkcje, cele, rezultaty: na przykładzie Industriady na Szlaku zabytków Techniki Województwa Śląskiego*, [w:] B. Krakowiak, A. Stasiak (red.), Kultura i turystyka – w kręgu wydarzeń, ROTWŁ, Łódź.

Havelka J., 2007, *Znakowane trasy turystyczne w Europie*, [w:] Kuleczka P. (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Zarząd Główny PTTK, Warszawa, s. 105–107.

Historie KČT, b.r.w., dostępne na: http://www.kct.cz/cms/historie-kct, data dostępu: 03.06.2014.

Hobson J. S. P., Williams A. P., 1995, *Virtual reality: a new horizon for the tourism industry*, Journal of Vacation Marketing, 1(2), 125-136.

Humphreys R., Reid D., 2004, *Szkocja*, Wydawnictwo Pascal, Bielsko-Biała.

Hurkała W., 2008, *Rozwój turystyki w parkach narodowych*, [w:] A. Gotowt-Jeziorska, J. Śledzinska (red.), Turystyka zrównoważona i ekoturystyka, PTTK „Kraj", Warszawa.

Ilustrowany słownik statystyk transportu, Europejska Komisja Gospodarcza, Eurostat, Międzynarodowe Forum Transportu, wyd. IV (w wersji elektronicznej: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/coded_files/transport_glossary_4_ed_PL.pdf).

Instrukcja znakowania szlaków turystycznych, 2007, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Zarząd Główny, Warszawa.

Instrukcja znakowania szlaków turystycznych, 2014, Wyd. PTTK „Kraj", Warszawa.

Janowski A., 1936, Ziemia, nr 5.

Jastrzębski B., 1960, *Turystyczne szlaki wodne Polski*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa.

Jurek T., 2002, *Kultura fizyczna mniejszości niemieckiej w Polsce w latach 1918-1939*, Gorzów Wielkopolski-Poznań.

Kacprzyk W., Rothert M., 2013, *Turystyka konna w Lasach Państwowych*, Studia i Materiały CEPL w Rogowie, R. 15, Zeszyt 37/4.

Kacprzyk W., 2012, *Turystyka konna w Lasach Państwowych*, maszynopis opracowania w ORWLP w Bedoniu.

Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2002, *Produkt turystyczny albo jak organizować poznawanie świata*, Wyd. UŁ, Łódź.

Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2005, *Produkt turystyczny. Pomysł, organizacja, zarządzanie*, PWE, Warszawa.

Kaczmarek J., Stasiak A., Włodarczyk B., 2010, *Produkt turystyczny. Pomysł, organizacja, zarządzanie*, wyd. II. zmienione i rozszerzone, PWE, Warszawa.

Kijowska J., Zajadacz A., 2004, *Problemy identyfikacji płatów i korytarzy ekologicznych w gminie Rokietnica (województwo wielkopolskie)*, [w:] A. Cieszewska (red.), Płaty i korytarze jako

elementy struktury krajobrazu – możliwości i ograniczenia koncepcji, Problemy Ekologii Krajobrazu, T. XIV, Wyd. SGGW, Warszawa: 103-112.

Kołodziejczyk K., 2010, *Atrakcyjność turystyczna szlaków pieszych Gór Rychlebskich*, Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław, praca magisterska, maszynopis.

Konwencja o znakach i sygnałach drogowych, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 42)

Kostrowicki A. S. 1975, *Podejście systemowe w badaniach nad rekreacją*, Przegląd Geograficzny, 44, 2.

Kotarski M., 2007, *Szlaki turystyczne istotnym elementem infrastruktury turystycznej*, Zeszyty Naukowe Almamer Wyższa Szkoła Ekonomiczna, nr 6/50/2007, Warszawa, s. 17-23.

Kotarski M., 2007, *Vademecum krajoznawcze ziemi myszkowskiej*, Myszków.

Kowalczyk A., Derek M., 2010, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Kozieł M., 2011, *Turystyka rowerowa w polskich parkach narodowych. Raport*, Zakład Ochrony Środowiska Instytut Nauk o Ziemi, Lublin, czerwiec 2011.

Krakowiak B., 1997, *Zagospodarowanie turystyczne karpackich parków narodowych*, Turyzm, nr 7, z. 2, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 25-47.

Krawczyszyn N., 2014, *Sieciowe produkty turystyczne jako przedmiot współpracy w euroregionach polsko-czeskich*, [w:] S. Tanaś, J. Mokras-Grabowska (red.), Od autentyczności do komercji – o doświadczaniu w turystyce, Warsztaty z Geografii Turyzmu, t. 4., Wyd. UŁ, Łódź.

Kruczek Z., 2005, *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Wyd. Proksenia, Kraków.

Kruczek Z., 2006, *Szlaki turystyczne jako specyficzny rodzaj produktu turystycznego*, [w:] Droga szlaku lokalnego do produktu turystycznego, 2006, red. Z. Kruczek, materiały z seminarium Zawoja 7-8 września 2006 r., Małopolska Organizacja Turystyczna, Kraków – Zawoja.

Krupa J., Koneweczka R., 2005, *Szlak turystyczny „Śladami Łemków" jako propozycja markowego produktu Podkarpacia i jego promocja*, Folia Turistica, 16.

Krygowski W., 1978, *Beskidy, Beskid Śląski, Żywiecki, Mały i Makowski*, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa

Krygowski W., 1988, *Dzieje Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego*, Wyd. PTTK „Kraj" Warszawa-Kraków.

Krzymowska-Kostrowicka A., 1980, *Terytorialny system rekreacyjny. Analiza struktury i charakteru powiązań (Studium teoretyczno-metodyczne)*, Prace Geograficzne IG PZ PAN, 138.

Księga tożsamości Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo, 2013, w wersji elektronicznej: www.greenvelo.pl

Kucharska M., 2006, *Nowa metoda oceny atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych na przykładzie szlaków pieszych Oddziału Łódzkiego PTTK*, Turystyka i Hotelarstwo, Wyd. WSTH w Łodzi, 10 (2006).

Kulczycki Z., 1977, *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa.

Kurek W., 2004, *Turystyka na obszarach górskich Europy – wybrane zagadnienia*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.

Kurek W., Mika M., 2007, *Turystyka jako przedmiot badań naukowych*, [w:] Kurek W. (red.), Turystyka, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Leiper N., 1979, *The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist and the tourist industry*, Annals of Tourism Research, 6 (4), 390-407.

Leiper N., 1995, *Tourism Management*, Collingwood, VIC: TAFE Publications.

Leszczycki S., 1972, *Pojęcie czynnika przestrzeni i jego rola we współczesnej gospodarce*, [w:] K. Secomski (red.) Elementy teorii planowania przestrzennego, PWN, Warszawa, 5-32.

Lijewski T., Mikułowski B. , Wyrzykowski J., 2002, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa.

Lisowski A., 2003, *Koncepcje przestrzeni w geografii człowieka*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.

Liszewski S., 2009, *Przestrzeń turystyczna parków narodowych w Polsce*, [w:] B. Domański, W. Kurek (red.), Gospodarka i przestrzeń, Kraków, s. 187–201.

Lityński M.,2009, *Warta-przewodnik dla kajakarzy*, Wyd. Pascal, Warszawa.

Locke T., Cavendish R., Rogerson B., 1997, *Wielka Brytania (Explorer)*, Bertelsman Media, Warszawa.

Lorek D. 2007, *Stan i zagospodarowanie zieleni miejskiej w zachodnim klinie Poznania jako podstawa wytyczenia szlaku turystycznego*, Badania Fizjograficzne nad Polską Zachodnią, Seria A – Geografia Fizyczna, Tom 58.

Lorenz E. N., 1963, *Deterministic nonperiodic flow*, Journal of Atmospheric Sciences, 20, 130-141.

Lubański K., 2006, *Miejskie szlaki turystyczne jako element atrakcyjności krajobrazu zurbanizowanego*, [w:] Kosiewicz J., Obodyński K. (red.), Turystyka i rekreacja. Wymiary teoretyczne i praktyczne, Wyd. Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.

Manderson A. K., 2006, *A system based framework to examine the multi-contextural application of the sustainablility concept*, Environment, Development and Sustainability, 8(1), 85-94.

Marking System of the Tourist Trails in the Czech Republic. Marked Rambling Trails. Marked Ski Trails. Marked Cycling Trails, b.r.w., Klub českých turistů – ústředí, Praha.

McKercher B., 1999, *A Chaos Approach to Tourism*, Tourism Management, 20, 425-434.

Medlik S., 1995, *Leksykon podróży, turystyki, hotelarstwa*, PWN, Warszawa.

Méthode d'évaluation pour classer les chemins de randonnée, 2009, Formulaire d'évaluation, Délimitation des catégories de chemins de randonnée pédestre, Outil d'aide au classement, 2009, Office fédéral des routes (OFROU), Suisse Rando, Berne http://www.atse.ch/uploads/file/Categories%20de%20chemins%20de%20randonnee% 20pedestre.pdf (z dnia 23.08.2010 r.)

Midowicz W., 1986, *Z historii znakowania szlaków w Tatrach Polskich*, Biblioteczka Turysty Górskiego, t. 14, Wyd. Kraj, Warszawa–Kraków.

Migrała L., 2006, *Od Towarzystwa Turystycznego „Beskid" do Polskiego Towarzystwa Turystyczno -Krajoznawczego „Beskid" w Nowym Sączu 1906-2006*, Oficyna Wyd. „Wierchy", Kraków.

Mika M., 2004, *Turystyka a przemiany środowiska przyrodniczego Beskidu Sądeckiego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.

Mikos von Rohrscheidt A., 2008, *Kulturowe szlaki turystyczne – próba klasyfikacji oraz postulaty w zakresie ich tworzenia i funkcjonowania*, Turystyka Kulturowa, 2.

Mikos von Rohrscheidt A., 2009, *Nowoczesne trasy miejskie jako forma prezentacji historii i kultury oraz oferta turystyczna*, [w:] A. Stasiak (red.), Kultura i turystyka – wspólnie zyskać!, Wyd. WSTH w Łodzi, Łódź.

Mikos v. Rohrscheidt A., 2009b, *Polskie szlaki turystyczno-kulturowe: kryteria i zasady waloryzacji potencjału*, Turystyka Kulturowa, www.turystykakulturowa.org, nr 4.

Mikos von Rohrscheidt A., 2010, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, seria Monografie o tematyce turystycznej, nr 6, Proksenia, Kraków.

Mikos von Rohrscheidt A., 2011, *Sylabus miejsc, czyli jak atrakcyjnie pokazać miasto współczesnemu turyście kulturowemu*, [w:] Z. Kruczek (red.), Piloci i przewodnicy na styku kultur, Proksenia, Kraków.

Mikos von Rohrscheidt A., 2012, *Koordynacja turystycznych szlaków tematycznych – analiza wybranych systemów polskich i europejskich*, Turystyka Kulturowa, ww.turystykakulturowa.org, 1, 35-61.

Mydel R. (red.), *Atlas Polski*, t. 3, Turystyka i rekreacja, Fogra Oficyna Wydawnicza, Kraków.

n.p.m., Magazyn Turystyki Górskiej, 2009, nr 6.(99).

Narodowe Szlaki Turystyczne Norwegii, b.r.w., dostępne na: http://www.visitnorway.com/pl/media-i-prasa/pomysly-i-inspiracje/narodowe-szlaki-turystyczne-norwegii/, data dostępu: 30.06.2014.

Norwegia, 2007, Mediaprofit sp. z o.o., Warszawa.

Nowacki M., 1999, *Atrakcje turystyczne, dziedzictwo i jego interpretacja – jako produkt turystyczny*, Problemy Turystyki, vol. XXII, z. 2.

Nowacki M., 2011, *Szlaki dziedzictwa naturalnego i kulturowego drogą ku turystyce kreatywnej*, [w:] B. Włodarczyk, B. Krakowiak, J. Latosińska (red.), Kultura i turystyka – wspólna droga, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź.

Ochrona środowiska 2014, 2014, GUS, Warszawa.

Ogólnopolska konferencja związana z turystycznym planowaniem przestrzeni, zwłaszcza tworzeniem i funkcjonowaniem szlaków turystycznych, w szczególności na podstawie szlaków i infrastruktury rowerowej w Polsce, 2006, materiały pokonferencyjne, Ministerstwo Gospodarki, Departament Turystyki, Warszawa.

On nature's trail. A guide to the future of Colorado's Statewide Trail System, 2000, Colorado State Parks.

Orzechowska-Kowalska K., 2003 *Zasady tworzenia Europejskich Szlaków Kulturowych*, Turyzm, wyd. UŁ, Łódź, nr 13/2.

Orzechowska-Kowalska K., 2004, *Szlak Krzyżacki i Szlak Fryderyka Chopina jako przykład ochrony dziedzictwa kulturowego przez turystykę*, Problemy Turystyki i Hotelarstwa, z. 1 (8).

Orzechowska-Kowalska K., 2009, *Europejskie Szlaki Kulturowe Rady Europy*, Turystyka Kulturowa, 12/2009, www.turystykakulturowa.org

Pabel F., 1988, *Krótka historia uprzystępnienia Szczelińca*, tłum. Z. Gdowski, Pielgrzymy' 88, Wyd. Studenckie Koło Przewodników Sudeckich PTTK, Wrocław, s. 90-124.

Papierniak W., *Historia turystyki w Sudetach* (artykuł w wersji elektronicznej: http://www.sudety.net.pl/files/products/historia_turystyki_w_sudetach.pdf)

Partyka J. (red.), 2002, *Użytkowanie turystyczne parków narodowych. Ruch turystyczny – zagospodarowanie – konflikty – zagrożenia*, Ojców. Wyd. Ojcowski Park Narodowy, ss. 770.

Partyka J., 2008, *Turystyka w parkach narodowych – zło konieczne czy sprzymierzeniec?*, [w:] A. Gotowt-Jeziorska, J. Śledzinska (red.), Turystyka zrównoważona i ekoturystyka, Wyd. PTTK „Kraj", Warszawa, s. 39-46.

Partyka J., 2010, *Udostępnianie turystyczne parków narodowych w Polsce a krajobraz*, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, 14, 252–263.

Pathways to Trail Building, 2007, Tennessee Department of Environment and Conservation, Recreation Educational Service Division, Greenways and Trails Program, w wersji elektronicznej: http://state.tn.us/environment/recreation, data dostępu: 4.05.2012.

Patmore J. A., 1973, *Patterns of supply*, The Geographical Journal, vol. 139, part 3, s. 473–482.

Pawlicz A., 2012, *E-turystyka*, PWN, Warszawa.

Pawlusiński R., 2007, *Transport w turystyce*, [w:] Turystyka, W. Kurek (red.), Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.

Perzyński M., *Turysta patrzy pod nogi, czy przed siebie?*, w wersji elektronicznej: http://www.aktualnosciturystyczne.pl/produkt-turystyczny/turysta-patrzy-pod-nogi-czy-przed-siebie?highlight=WyJjaXR5Iiwid2FsayIsImNpdHkgd2FsayJd

Pitrus E., 2008, *Turystyka rowerowa*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 259–264.

Plan marketingowy i wytyczne strategiczne promocji dla szlaku zabytków techniki województwa śląskiego, 2009, MarketPlace Grupa Eskadra.

Potocki J., 2004, *Rozwój zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX w. do II wojny światowej*, Wydawnictwo Turystyczne Plan, Jelenia Góra.

Powiat myszkowski. Mapa turystyczno-przyrodnicza, 2001, autor treści turystycznej i opisowej M. Kotarski, wyd. Compass, Kraków.

Pratte J., 2006, *Bicycle tourism: on the trail to economic development*, [w:] B. C. Hallman, J. Gardiner and D. Blair (ed.), Volume 9:1, Prairie Perspectives: Geographical Essays, (w wersji elektronicznej: http://pcag.uwinnipeg.ca/Prairie-Perspectives/PP-Vol09/Pratte.pdf).

Prędki R., 2006, *Ochrona ekosystemów połoninowych i sterowanie ruchem turystycznym w Bieszczadzkim Parku Narodowym*.

Prędki R., 2012, *Ruch turystyczny w Bieszczadzkim Parku Narodowym w latach 2009-2011*, Roczniki Bieszczadzkie, 2012 (20), s. 358-377.

Prideaux B., 2002, *The cybertourist*, [w:] G. M. S. Dann (red.), The tourist as a metaphor of the social world, CABI Publishing, New York, s. 317-339.

Prieobrażenski W. S., Wiedienin J. A., 1971. *Geografia i otdych*, Izdatielstwo Znanije, Moskwa.

Program rozwoju turystyki w województwie łódzkim w latach 2007-20, Polska Agencja Rozwoju Turystyki, Urząd Marszałkowski w Łodzi, Departament Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, Warszawa – Łódź.

Puczko L., Ratz T., 2007, *Trailing Goethe, Humbert and Ulysses; cultural routes in tourism,* [w:] G. Richards (red.), Cultural tourism, Global and local perspectives, The Haworth Hospitality Press, New York.

Radwańska-Paryska Z., Paryski W. H., 2004, *Wielka encyklopedia tatrzańska*, Wydawnictwo Górskie, Poronin.

Radwańska-Paryska Z., Paryski W.,1973, Encyklopedia tatrzańska, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa.

Regulamin przyznawania rekomendacji marszałka województwa świętokrzyskiego dla szlaków turystycznych, 2011, załącznik do uchwały nr 320/2011 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 25.05.2011 r.

Regulamin znakarza szlaków turystycznych PTTK, 2008, Uchwała Nr 287/XVI/2008 ZG PTTK z dn. 25 X 2008 r.

Robaczyński W., 2006, *Przegląd uwarunkowań zagospodarowania przestrzeni, zasad tworzenia i funkcjonowania szlaków turystycznych. Analiza prawna*, [w:] Ogólnopolska konferencja związana z turystycznym planowaniem przestrzeni, zwłaszcza tworzeniem i funkcjonowaniem szlaków turystycznych, w szczególności na podstawie szlaków i infrastruktury rowerowej w Polsce, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa.

Robaczyński W., 2007, *Refleksje na temat prawnej regulacji szlaków turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, Warszawa.

Robaczyński W., 2012, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki na szlakach turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Kraków.

Rogalewski O., 1974, *Zagospodarowanie turystyczne*, WSiP, Warszawa.

Rogowski M. 2008, *Próba określenia założeń oceny atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych*, [w:] J. Wyrzykowski (red.), Uwarunkowania rozwoju turystyki zagranicznej w Europie Środkowej i Wschodniej, Tom 10. Turystyka w środowisku geograficznym, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

Rogowski M., 2009, *Ocena walorów widokowych krajobrazu szlaków turystycznych na wybranych przykładach z Dolnego Śląska*, Problemy Ekologii Krajobrazu, t. 25, Warszawa.

Rogowski M., 2010, *Ocena atrakcyjności turystycznej fragmentu sieci szlaków pieszych w Karkonoskim Parku Narodowym*, Opera Corcontica 47, Supplementum 1, Krkonosske prace, Sprava Krkonosskeho narodniho parku, Vrchlabi.

Rogowski M., 2011a, *Czynniki decydujące o atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych w świetle opinii przewodników i turystów*, [w:] B. Włodarczyk (red.), Warsztaty z Geografii Turyzmu, Turystyka polska w latach 1989-2009 , Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Rogowski M., 2011b, *Zastosowanie narzędzi GIS w ocenie atrakcyjności turystycznej szlaków pieszych*, Turystyka i Rekreacja – Studia i Prace, Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki, Tom V, Aspekty przyrodnicze rozwoju turystyki, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Poznań.

Rothert M., Kacprzyk W., 2012, *Turystyka rowerowa w lasach państwowych*, [w:] J. Śledzińska, B. Włodarczyk (red.), Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie, Wyd. PTTK „Kraj", Warszawa.

Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem w zakresie umieszczania i utrzymania znaków drogowych (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 22 grudnia 2011 r. w sprawie określenia stopni zagrożenia lawinowego oraz odpowiadających im zaleceń dla ruchu osób (Dz. U. Nr 299, poz. 1777)

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie stopni trudności narciarskich tras zjazdowych, biegowych i nartostrad oraz sposobu ich oznaczania (Dz. U. Nr 295, poz. 1752)

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie określenia wzorów znaków nakazu, zakazu, informacyjnych i ostrzegawczych stosowanych do oznakowania w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. Nr 295, poz. 1751)

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 maja 2005 r. w sprawie sporządzania projektu planu ochrony parku narodowego, rezerwatu przyrody i parku krajobrazowego, dokonywania zmian w tym planie oraz ochrony zasobów, tworów i składników przyrody (Dz. U. Nr 94, poz. 794)

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw We-

wnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 890)

Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2013 r., poz. 891).

Rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393)

Russell R., Faulkner B., 1999, *Movers and Shakers: chaos makers in tourism development*, Tourism Management, 20(4), 411-423.

Russell R., Faulkner B., 2004, *Entrepreneurship, chaos and the tourism area lifecycle*, Annals of Tourism Research, 31(3), 556-579.

Sanchez-Vives M. V., Slater M., 2005, *From presence to consciousness through virtual reality*, Nature Reviews Neuroscience, 6(4), 332-339.

Sewerniak J., 1974, *Przegląd nazewnictwa szlaków turystycznych na tle definicji szlaku pieszego*, Biuletyn Informacyjny Instytutu Turystyki, nr 6-7.

Sewerniak J., 1979, *Metoda oceny i projektowania turystycznych szlaków pieszych w strefie podmiejskiej (na przykładzie Torunia)*, Problemy Turystyki nr 3/5, s. 84-96.

Sewerniak J., 1980a, *Metoda wyznaczania szlaków turystyki pieszej w strefie nadmorskiej z uwzględnieniem ich pojemności i przepustowości*, [w] Geograficzne podstawy użytkowania turystycznego strefy nadmorskiej, Instytut Turystyki, Warszawa

Sewerniak J., 1980b, *Środowiska geograficzne a projektowanie szlaków turystyki pieszej w Polsce*, Zeszyty Naukowe Instytutu Turystyki, Warszawa

Sewerniak J., 1981, *Analiza środowiska geograficznego dla potrzeb projektowania szlaków turystyki pieszej w Polsce*, [w:] Streszczenia prac habilitacyjnych i doktorskich 1979, Dokum. Geogr., 6, IGiPZ PAN, Warszawa.

Sewerniak J., 1982, *Problematyka zagospodarowania programowo-przestrzennego szlaków turystyki pieszej*, Problemy Turystyki 18/4, Warszawa, s. 30-54.

Skowron W., 2006, *Czy można było więcej dokonać? Powojenne lata działalności PTK w latach 1945-1950,* [w:] *Studia i materiały z dziejów krajoznawstwa polskiego*, Wyd. ZG PTTK, Komisja Historii i Tradycji, Warszawa s.63-130

Slovenský raj, turistická mapa 1:50 000, 2005, SHOCart, Vizovice.

Sokołowski A., 1981, *Turystyka w polskich parkach narodowych i jej wpływ na przyrodę parków*, Parki Narodowe i Rezerwaty Przyrody, 2, 1: 25-29.

Sołowiej D., 1992, *Weryfikacja ocen integralnych atrakcyjności środowiska przyrodniczego człowieka w wybranych systemach rekreacyjnych*, Wyd. Naukowe UAM, Poznań.

Sołowiej R., 2002, *Słowacki Raj. Przewodnik*, Agencja „TD" – Wydawnictwo Turystyczne, Białystok.

Sowa W., Konieczny K., 2007, *Norwegia*, Wydawnictwo Pascal, Bielsko-Biała.

Spychała A., Graja-Zwolińska S., 2014, *Monitoring ruchu turystycznego w parkach narodowych*, Barometr Regionalny. Analizy i Prognozy, t. 12, nr 4, Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Zamościu.

Staffa M., 1985, *Z zagadnień zagospodarowania turystycznego gór polskich*, Biblioteczka turysty górskiego, tom 8, Wydawnictwo PTTK Kraj, Redakcja Wydawnictw Górskich i Narciarskich, Warszawa – Kraków.

Staffa M., 2007, *Szlaki i schroniska – integralne elementy zagospodarowania turystycznego w górach*, [w:] P. Kuleczka (red.), Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, PTTK Zarząd Główny, Warszawa, s. 39-43.

Stasiak A., 1997, *Turystyka w parkach narodowych – obszary konfliktów*, Turyzm 7, z. 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego , Łódź, s. 5-24.

Stasiak A., 2006, *Produkt turystyczny – szlak*, Turystyka i Hotelarstwo, Wyd. WSTH w Łodzi, nr 10/2006.

Stasiak A., 2007, *Szlaki turystyczne – zagospodarowanie, atrakcja czy produkt turystyczny?*, P. Kuleczka (red.), Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, PTTK Zarząd Główny, Warszawa.

Stasiak A., 2009, *Turystyka literacka i filmowa*, [w:] K. Buczkowska, A. Mikos v. Rohrscheidt (red.), Współczesne formy turystyki kulturowej, Wyd. AWF, Poznań, s. 223-265

Stasiak A., Włodarczyk B., 2013, *Miejsca spotkań kultury i turystyki*, [w:] B. Krakowiak, A. Stasiak, B. Włodarczyk (red.), Kultura i turystyka – miejsca spotkań, ROTWŁ, Łódź, s. 29-46.

Styperek J., 2002, *Linearne systemy penetracji rekreacyjnej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Styperek J., 2004, *Szlak turystyczny jako produkt turystyczny*, [w:] S. Bosiacki, J. Grall (red.), *Gospodarka turystyczna w XXI wieku. Szanse i bariery rozwoju w warunkach integracji międzynarodowej*, AWF, Poznań.

Styperek J., 2005, *Systemy rekreacyjne jako przedmiot badań nad turystyką*, Zeszyty Naukowe, WSG w Bydgoszczy, t. 3, seria Turystyka i rekreacja, nr 2, s.63-74.

Szczepański E., 1989, *Towarzystwo Karkonoskie (1880-1945)*, Śląski Labirynt Krajoznawczy, t. 1, Wrocław, s. 75-86.

Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna, 2007, pr. zb. pod red. P. Kuleczki, ZG PTTK, Warszawa.

Tempczyk M., 1995, *Świat harmonii i chaosu*, PIW, Warszawa.

Tomczak J., 2013, *Kulturowe szlaki tematyczne Warszawy*, wyd. Texter, Warszawa.

Tomczak J., 2013, *Szlak kulinarny jako przykład szlaku tematycznego*, Prace i Studia Geograficzne, t. 52, Turystyka kulinarna, red. M. Derek, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa.

Trail Design Guidelines for Portland's Park System. Regional Trails, Natural Areas and Developed Parks, 2009, Portland Parks & Recreation, Portland, Oregon.

Twaróg J.B., 2006, *Z kart historii Oddziału Krakowskiego Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w latach 1919-1950* [w:] Studia i materiały z dziejów krajoznawstwa polskiego, Wyd. ZG PTTK, Komisja Historii i Tradycji, Warszawa s. 167-228

Učebné texty pre značkárov, 2006, Komisia značenia, Klub slovenských turistov, maszynopis.

Uchwała o strategii i kierunkach działań Towarzystwa podjęta w toku XVIII Walnego Zjazdu PTTK obradującego w dn. 14-15 IX 2013 r. w Warszawie.

Umiński J., 2006, *Pomorski Okręg PTK w latach 1930-1950* [w:] Studia i materiały z dziejów krajoznawstwa polskiego, Wyd. ZG PTTK, Komisja Historii i Tradycji, Warszawa s. 229-258

Ustawa PTK z 1906 r. (reprint), 2006, Warszawa.

Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2013 r., poz. 1399 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (z późn. zm. – tekst jednolity: Dz. U. z dnia 3 czerwca 2013 r., poz. 627)

Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r., poz. 145 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz.U. Nr 208, poz. 1240)

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. Nr 208, poz. 1241 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r., poz. 518 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2010 r. Nr 234, poz. 1536, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz. U z dnia 12 czerwca 2012 r., poz. 647)

Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r., poz. 647 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. 1991, Nr 101, poz. 444)

Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 z późn. zm.)

Vince J., 2004, *Introduction to virtual reality*, Springer, New York.

Vystoupil J., Šauer M., 2012, *Geography of tourism of the Czech Republic*, [w:] J. Wyrzykowski, K. Widawski (red.), *Geography of tourism of Central and Eastern Europe Countries*, Department of Regional and Tourism Geography, Institute of Geography and Regional Development, University of Wroclaw, Wroclaw, s. 103–139.

Walking in Britain, b.r.w., British Tourist Authority, London.

Wall G., Mathieson A., 2006, *Tourism: change, impacts and opportunities*, Pearson Education Limited, Harlow, Essex, UK.

Wall G., & Mathieson A. 2006. *Tourism: Change, impacts and opportunities*. Toronto: Pearson Prentice Hall.

Wan C.-S., Tsaur S.-H., Chiu Y.-L., Chiou W.-B. 2007. *Is the advertising effect of virtual experience always better or contingent on different travel destinations?* Information Technology & Tourism, 9 (1), 45–54.

Warszyńska J., Jackowski A., 1979, *Podstawy geografii turyzmu*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.

Wawrzyniak M., 2009, *Projekt szlaku Juliana Tuwima w Łodzi*, [w:] A. Stasiak (red.), Kultura i turystyka – wspólnie zyskać!, Wyd. WSTH w Łodzi, Łódź.

Waymarking in Europe, 2013, ERA-EWV-FERP, www.era-ewv-ferp.com

Werner Z., 1978, *Metoda oceny turystycznej wartości dróg samochodowych (na przykładzie Sudetów Kłodzkich)*, Zeszyty Instytutu Turystyki, Warszawa.

Werner Z., 2010, *Wykorzystanie i zagospodarowanie turystyczne różnych typów środowiska geograficznego*, [w:] J. Wyrzykowski, J. Marak (red.), Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław, s. 371–410.

Wielka Brytania, 1996, red. M. Leapman, Wydawnictwo Wiedza i Życie, Warszawa.

Wierchy (rocznik 14), 1936, Wyd. Gebethner i Wolff, Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, Kraków.

Wilczyński Ł., 2011, *Questing – nowy trend w turystyce*, [w:] B. Włodarczyk, B. Krakowiak, J. Latosińska (red.), Kultura i turystyka – wspólna droga, ROT WŁ, Łódź.

Wilgat T., 2002, *Polskie parki narodowe w liczbach*, Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio B, 57, 19: 353–394.

Wilk-Grzywna M., 2014, *Spójne zarządzanie i promocja tras rowerowych w Polsce Wschodniej*, [w:] C. Jastrzębski (red.), Infrastruktura okołoturystyczna jako element wzbogacający ofertę obszarów wiejskich, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych im. prof. Edwarda Lipińskiego w Kielcach, Kielce.

Wolfram S., 2002, *A New Kind of Science.* Champaign, IL: Wolfram Media.

World Travel Market Global Trends Report 2014, Euromonitor International

Wyniki monitoringu ruchu turystycznego na terenie Gorczańskiego Parku Narodowego w sezonie letnim 2011 (www.gorczanskipark.pl/UserFiles/File/Turystyka/Wyniki%20monitoringu%20ogolne%20GPN%202011.pdf)

Wyrzykowski J. (red.), 1991, *Ocena krajobrazu Polski w aspekcie fizjonomicznym na potrzeby turystyki*, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Wrocław.

Wyrzykowski J., Marak J., 2010, Turystyka w ujęciu interdyscyplinarnym, Wydawnictwo WSH, Wrocław.

Zaręba D., 2008, *Ekoturystyka i odkrywanie dziedzictwa. Zbiór dobrych praktyk*, Wyd. Fundacja Fundusz Partnerstwa Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków

Zatorska J., 2012, *Status prawny szlaków turystycznych we Francji*, [w:] P. Cybula (red.), Szlaki turystyczne a prawo. Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, Biblioteka Górska Centralnego Ośrodka Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie, t. 17.

Zmyślony P., 2004, *Rola przywództwa w rozwoju polskich regionów turystycznych*, Turystyka i Hotelarstwo, nr 6(2004), Wyd. WSTH w Łodzi, Łódź.

Značení turistických cest. Učební texty pro značkaře III. třídy, 1985, Tělovýchovná Škola ČÚV ČSTV, Olimpia, Praha.

Strony internetowe

http://bialostockiszlakkulinarny.pl

http://bookalokal.com

http://czasnagesine.pl/pages/19/gesinowy-szlak-kulinarny

http://dzieje.pl/aktualnosci/najstarsze-piesze-pielgrzymki-na-jasna-gore (22.05.2014)

http://dzpk.pl/pl/parki-krajobrazowe/93-przemkowski-park-krajobrazowy/352-sciezka-dydaktyczna-sciezka-zmyslow.html

http://fodz.pl/?d=5&id=32&l=pl (Szlak Chasydzki)

http://greenways.pl

http://histmag.org/Z-historii-polskiego-narciarstwa-kolei-linowych-i-nie-tylko-2564

http://owoce.hybrid.pl (Małopolski Szlak Owocowy)

http://pl.cit.lodz.pl/podkategora/obiekty/23,1,miejskie-szlaki-tematyczne

http://pl.wikipedia.org/wiki/Europejskie_Szlaki_Kulturowe

http://pl.wikipedia.org/wiki/Europejskie_szlaki_w%C4%99dr%C3%B3wkowe

http://pl.wikipedia.org/wiki/EuroVelo

http://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_Zamk%C3%B3w_Gotyckich (Szlak Zamków Gotyckich)

http://prawo.gazetaprawna.pl/artykuly/813456,wynajmujesz-mieszkanie-przez-airbnb

http://questing.pl/gdzie-questowac

http://questy.com.pl/pl/article/aplikacje-mobilne

http://questy.com.pl/pl/quests/?i-title=&i-type=searchForm

http://sandomierz.travel/data/file/sladami_ojca_mateusza.pdf

http://secondlife.com

http://szlak.wrotamalopolski.pl (Szlak Architektury Drewnianej w woj. małopolskim)

http://szlaki-konne.eu

http://tatry.pl/UserFiles/szlak_oscypkowy.pdf

http://turystycznokrajoznawczy.wordpress.com/2014/01/02/zagraniczne-organizacje-turystyczne-den-norske-turistforening

http://www.beskidniski.org.pl/szlaki/naftowy/pl/szlak_main_pl.htm (Szlak Naftowy)

http://www.bosopozdrowie.pl/about/galeria-boso-na-sniezke

http://www.btc.bieszczady-online.pl/szwejk_start.php (Szlak „Śladami Dobrego Wojaka Szwejka")

http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/default_en.asp

http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/StudyCR_en.pdf

http://www.coe.int/web/portal/google-search/?q=Cultural+Routes&x=21&y=8&sitesearch=coe.int

http://www.eatwith.com

http://www.ecf.com (Europejska Federacja Cyklistów - European Cyclists' Federation – EUROVELO)

http://www.era-ewv-ferp.com/era/download

http://www.era-ewv-ferp.org (Europejski Związek Wędrownictwa - Europäische Wandervereinigung)

http://www.eurob.org (Europejski Szlak Gotyku Ceglanego)

http://www.gosilesia.pl/szt (Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego)

http://www.greenways.pl/pl/greenways-w-europie-srodkowo-wschodniej

http://www.homeaway.com/

http://www.kornik.pl/artykuly.php?id=64&menu=5 (Trasa Kórnicka)

http://www.krakow.pl/turystyka (trasy turystyczne w Krakowie)

http://www.kursynw.pl/panel/ckfinder/userfiles/files/Instrukcja_znakowania_szlakow_Nordic_Walking_NOWA.pdf (Instrukcja znakowania szlaków turystycznych nordic walking)

http://www.mot.krakow.pl/index,a,f,c,31,d,108.html (Turystyczny Szlak Kolejowy przez Karpaty)

http://www.pngs.com.pl/pl/turystyka/tur_h.html

http://www.podkarpackie.pl/szlak/start.php (Szlak Architektury Drewnianej w woj. podkarpackim)

http://www.pttk.pl/zycie/wspolpraca

http://www.rowery.org.pl/eurovelo.html (EUROVELO w Polsce)

http://www.silesia-region.pl/szlak_architektury_drewnianej (Szlak Architektury Drewnianej w woj. śląskim)

http://www.skionline.pl/forum/showthread.php/10753-Przewodnik-skiturowy-Wojciecha-Szatkowskiego

http://www.szlakcysterski.org/szlak.htm (Szlak Cysterski)

http://www.szlak-lubomirskich.stalowawola.pl (Turystyczny Szlak Rodowych Gniazd Lubomirskich)

http://www.szlakromanski.com (Szlak Romański)

http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/EWT/Czechy/DOKUMENTY/DOKUMENTY_PROGPROGRA/karta_2_2_4.pdf

http://www.visit-germany.info/web/pl/content/index.htm?tl=FSTRASSE (szlaki wakacyjne w Niemczech)

http://www.wirtualnemedia.pl/artykul/czy-seriale-pomagaja-sie-wypromowac-polskim-miastom#

http://www.wrota.podkarpackie.pl/pl/turystyka/szlaki/ikon (Szlak Ikon)

http://www.wrota.podkarpackie.pl/pl/turystyka/szlaki/szlak_sladami_fredry (szlak turystyczny „Śladami Aleksandra Fredry")

http://www.wrotapodlasia.pl/pl/kultura/sztuka_ludowa (Szlak Rękodzieła Ludowego)

http://www.wrotapodlasia.pl/pl/turystyka/szlaki+turystyczne/Podlaski_Szlak_Bociani.htm (Podlaski Szlak Bociani)

http://www.wtmlondon.com/files/wtm_global_trends_2014.pdf

http://www.zamkigotyckie.org.pl (Szlak Zamków Gotyckich)

http://z-ne.pl/s,czesc,pol,powiat,1757,0,23857,1,1757,,,.html (Szlak Dziedzictwa Kulturowego Podtatrza)

http://zyje-swoja-pasja.blog.pl/2013/07/27/szlak-rowerowy-czyli-opieka-i-konserwacja (21.08. 2013)

https://www.airbnb.pl

https://www.cyclingnorway.no/en/national-cycle-routes

https://www.czaswlas.pl

https://www.ecf.com

https://www.era-ewv-ferp.org

https://www.eurovelo.com/en

https://www.francevelotourisme.com/en

https://www.greenvelo.pl

https://www.industriada.pl

https://www.krakow.pl/turystyka

https://www.kztt.org.pl/016.html

https://www.nik.gov.pl

https://www.pttk.pl/zycie/wspolpraca

https://www.zabytkitechniki.pl

Polskie Towarzystwo
Turystyczno-Krajoznawcze

INSTRUKCJA ZNAKOWANIA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH

Instrukcja znakowania szlaków turystycznych
zatwierdzona uchwałą nr 33A/18/2014
Prezydium Zarządu Głównego PTTK

Opracowanie:

Komisja Turystyki Pieszej ZG PTTK, Komisja Turystyki Górskiej ZG PTTK, Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, Komisja Turystyki Narciarskiej ZG PTTK, Komisja Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK, Komisja Górskiej Turystyki Jeździeckiej ZG PTTK, Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie, Centrum Turystyki Wodnej PTTK w Warszawie oraz z ramienia Prezydium ZG PTTK, wiceprezes Henryk Miłoszewski.

Projekt okładki
skład i opracowanie graficzne:
Andrzej Wielocha

© Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze 2014

I. Wstęp

Od początku zorganizowanych form turystyki, znakowaniem i konserwacją szlaków turystycznych zajmowały się stowarzyszenia turystyczne. Pierwsze szlaki turystyczne na ziemiach polskich wyznakowało w 1887 r. Towarzystwo Tatrzańskie, następnie prace znakarskie były kontynuowane przez Polskie Towarzystwo Tatrzańskie i Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, a od roku 1950 Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze.

Turyści od lat są przyzwyczajeni do wyglądu znaków i sposobu znakowania. Ufają, że szlak zaprowadzi ich w określone miejsce, mają poczucie bezpieczeństwa wędrówki. Towarzystwo poprzez wytyczanie szlaków udostępnia społeczeństwu obszary cenne przyrodniczo i atrakcyjne krajoznawczo.

Turysta udający się na wędrówkę znakowanym szlakiem sam dokonuje oceny własnych możliwości, dba o właściwe ubranie i wyposażenie. Wędrujący na terenach górskich zapoznają się z informacjami o niebezpieczeństwie lawinowym i pozostawiają w schronisku lub innych obiektach, informację o planowanej trasie wędrówki.

Znakowane szlaki turystyczne są jednym z najbardziej widocznych elementów zagospodarowania turystycznego. Jednolita sieć szlaków turystycznych stanowi o bezpieczeństwie turystów w określonym terenie.

Instrukcja zawiera ogólne zasady projektowania, wykonywania i utrzymania szlaków turystycznych, wynikające z wieloletniego doświadczenia i praktyki.

II. Podstawy prawne

PTTK realizuje cele statutowe w zakresie krzewienia i upowszechniania turystyki kwalifikowanej i krajoznawstwa oraz aktywnych form wypoczynku, przeznaczonych dla turysty indywidualnego i grupowego przez wykonywanie zadań zleconych z zakresu administracji rządowej i samorządowej, związanych z wytyczaniem, znakowaniem i konserwacją szlaków turystycznych zgodnie z art. 7 ust. 2 pkt. 1, art. 8 pkt. 4 oraz art. 9 ust. 1 pkt. 9 i ust. 2 pkt. 5 Statutu PTTK.

1. PTTK realizuje prace znakarskie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z ustaleniami:

a. ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jedn. Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.);

b. ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.);

c. ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) oraz wydanych na jej podstawie: rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1993 z późn. zm.), rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729);

d. ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym (tekst jedn. Dz. U z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.);
e. ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 627 z późn. zm.) oraz wydanego na jej podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z 12 maja 2005 r. w sprawie sporządzania projektu planu ochrony dla parku narodowego, rezerwatu przyrody parku krajobrazowego, dokonywania zmian w tym planie oraz ochrony zasobów, tworów i składników przyrody (Dz. U. Nr 94, poz. 794);
f. ustawy z 28 września 1991 r. o lasach państwowych (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 1153);
g. ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. Nr 208 poz. 1240);
h. ustawy z 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.);
i. ustawy z 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 196 z późn. zm.);
j. ustawy z 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1205 z późn. zm.);
k. ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 518 z późn. zm.);
l. ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. Nr 208, poz. 1241 z późn. zm.);
m. traktatu Światowej Organizacji Własności Intelektualnej o prawie autorskim z 20 grudnia 1996 r., ratyfikowanego przez Polskę 8 września 2003 r. (Dz. U. Nr 3 poz. 12);
n. ustawy z 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późn. zm.).

2. PTTK wykonując prace znakarskie na terenie parków krajobrazowych działa w oparciu o ustalenia i zapisy planów ich ochrony, zatwierdzanych przez sejmiki samorządowe.

3. Znakowane szlaki turystyczne PTTK podlegają ochronie prawnej na podstawie ustawy z 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 482 z późn. zm.), którego art. 85 stanowi: „§ 1. Kto samowolnie ustawia, niszczy, uszkadza, usuwa, włącza lub wyłącza znak, sygnał, urządzenie ostrzegawcze lub zabezpieczające albo zmienia ich położenie, zasłania je lub czyni niewidocznymi, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny. § 2. Tej samej karze podlega, kto samowolnie niszczy, uszkadza, usuwa lub ustawia znak turystyczny. § 3. w razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 lub

2 można orzec obowiązek zapłaty równowartości zniszczonego lub uszkodzonego przedmiotu albo obowiązek przywrócenia do stanu poprzedniego."

III. Definicje: szlaku turystycznego, administratora szlaków turystycznych i grupy znakarskiej

1. Szlakiem turystycznym jest wytyczona i oznakowana jednolitymi znakami (symbolami) wyposażona w urządzenia i znaki informacyjne trasa wędrówki zapewniająca bezpieczne jej przebycie turyście o przeciętnym poziomie umiejętności i doświadczeniu bez względu na porę roku i poza ekstremalnymi warunkami pogodowymi. Szlak lub jego odcinek może być czasowo zamknięty, jeżeli wymagają tego szczegółowe warunki (np. niekorzystne warunki pogodowe, zagrożenie lawinowe, prace leśne czy czasowa ochrona walorów przyrodniczych).

Na terenie Polski wyróżniamy następujące rodzaje szlaków turystycznych wytyczanych przez PTTK:

- piesze (nizinne i górskie),
- narciarskie,
- rowerowe,
- konne,
- kajakowe.

2. Każdy rodzaj szlaku posiada własny jednolity system znaków i urządzeń informacyjnych zgodny z niniejszą Instrukcją. Systemy te muszą być komplementarne, ponieważ szlaki różnych rodzajów mogą być prowadzone na wspólnych odcinkach. Szlaki turystyczne tworzą spójną i przejrzystą sieć na terenie kraju i połączone są ze szlakami w państwach sąsiednich. Część szlaków polskich jest elementem międzynarodowej (europejskiej) sieci szlaków.

Wszystkie szlaki turystyczne jako podstawowe elementy infrastruktury turystycznej w terenie, systemu bezpieczeństwa turystycznego i informacji turystycznej są ewidencjonowane w PTTK według jednolitych zasad.

3. W terenie istnieją również różnego rodzaju ścieżki spacerowe, dydaktyczne i edukacyjne (np. przyrodnicze, leśne, archeologiczne, historyczne itp.), które są odmiennie znakowane niż szlaki turystyczne. Istotnym elementem infrastruktury turystycznej w terenie są także szlaki kulturowe (np. Szlak św. Jakuba, Szlak Bursztynowy, Szlak Piastowski, itp.), dla oznaczenia których tworzy się indywidualne oznakowanie.

4. Administratorem szlaków turystycznych jest oddział PTTK lub jednostka regionalna PTTK, która:

- zarządza pojedynczym szlakiem lub siecią szlaków na określonym terenie (np. w gminie, powiecie, województwie),
- posiada dokumentację administrowanych szlaków i prowadzi niezależną i samodzielną politykę w zakresie znakowania, utrzymania i monitorowania szlaków turystycznych PTTK na administrowanym terenie.

Administrator szlaku jest odpowiedzialny za prawidłowe, zgodne z niniejszą Instrukcją oznakowanie trasy szlaku, z wyłączeniem nawierzchni dróg i ścieżek, infrastruktury technicznej (np. kładki, barierki, poręcze, mostki) i rekreacyjno – turystycznej (np. parkingi, miejsca odpoczynku, platformy widokowe).

5. Grupa znakarska skupia przeszkolonych znakarzy szlaków PTTK z określonego terenu. Grupy znakarskie mogą funkcjonować w oddziałach PTTK i jednostkach regionalnych PTTK.

6. Zespół znakarski to podstawowa jednostka prowadząca bezpośrednio prace znakarskie w terenie, w skład którego wchodzi co najmniej jeden lub kilku znakarzy, odpowiednio przeszkolonych i posiadających uprawnienia znakarzy szlaków PTTK. Zespoły znakarskie działają w terenie, wyłącznie na zlecenie właściwego administratora szlaków turystycznych.

IV. Centralna Baza Szlaków Turystycznych PTTK

1. Docelowo wszystkie rodzaje szlaków turystycznych będą znajdowały się w Centralnej Bazie Szlaków Turystycznych (CBST) PTTK funkcjonującej w Centralnym Ośrodku Turystyki Górskiej PTTK w Krakowie. Zarząd Główny PTTK na mocy uchwały nr 333/XVII/2012 z dnia 26.05.2012 r. określił standardy dotyczące budowy CBST PTTK w zakresie aktualizacji, dostępności i przechowywania danych.

2. Każdy podmiot wytyczający i znakujący szlak na podstawie niniejszej instrukcji przekazuje do CBST wstępną informację o wytyczanym szlaku, a po jego oznakowaniu pełną informację o szlaku, oznakowaniu, urządzeniach oraz atrakcjach krajoznawczych.

V. Organizacja prac znakarskich

1. Koordynacją prac znakarskich zajmują się według posiadanych kompetencji komisje Zarządu Głównego PTTK:

Komisja Turystyki Pieszej,
Komisja Turystyki Górskiej,
Komisja Turystyki Narciarskiej,
Komisja Turystyki Kolarskiej,
Komisja Górskiej Turystyki Jeździeckiej,
Komisja Turystyki Jeździeckiej,
Komisja Turystyki Kajakowej.

2. Do zadań komisji ZG PTTK wymienionych w pkt. 1 należy ścisła współpraca z oddziałami PTTK i jednostkami PTTK – administratorami szlaków turystycznych w terenie w zakresie:

a. należytej dbałości o istniejące szlaki turystyczne,
b. współpracy przy tworzeniu, zmianie przebiegu lub likwidacji szlaków turystycznych,
c. prowadzenia dokumentacji administrowanych szlaków,
d. ewidencji szlaków turystycznych,

e. ochrony oraz wykorzystania praw autorskich i praw pokrewnych związanych ze szlakami turystycznymi,

f. inicjatyw samorządowych w zakresie wytyczania nowych szlaków turystycznych,

g. współpraca z Centralną Bazą Szlaków Turystycznych PTTK.

3. Do wyłącznych kompetencji komisji ZG PTTK wymienionych w pkt. 1 należy: organizowanie i nadzorowanie szkoleń dla kandydatów na znakarzy szlaków PTTK, nadawanie uprawnień znakarza szlaków PTTK oraz prowadzenie ich ewidencji.

4. Administrator szlaków turystycznych jest wyłącznym gospodarzem szlaków turystycznych na określonym terenie. Do jego zadań i uprawnień należą m. in.:

a. projektowanie nowych i likwidowanie starych, odnawianie oraz zmiany odcinków szlaków turystycznych,

b. monitorowanie szlaków turystycznych,

c. pozyskiwanie i rozliczanie środków finansowych przeznaczonych na prace znakarskie,

d. współpraca z samorządami (gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi), administracją np. rządową, leśną, parków krajobrazowych i narodowych oraz innymi instytucjami w zakresie planowania, uzgadniania i przebiegu administrowanych szlaków turystycznych,

e. przygotowanie i prowadzenie dokumentacji szlaku lub całej sieci szlaków turystycznych na określonym terenie,

f. współpraca z grupami znakarskimi (w określonym umową zakresie), w szczególności przy prowadzeniu prac znakarskich w terenie,

g. dokonywanie niezbędnych uzgodnień i uzyskiwanie pozwoleń, związanych z przebiegiem danego szlaku turystycznego w terenie,

h. upowszechnianie administrowanych szlaków turystycznych w formie: wydawnictw turystyczno-krajoznawczych (foldery, mapy i przewodniki turystyczne), publikacji medialnych (komunikaty, artykuły prasowe, wywiady radiowo-telewizyjne, opisy szlaków na stronach internetowych),

i. dysponowanie określonymi (przez autora przebiegu szlaku umową) prawami autorskimi i prawami pokrewnymi, w zakresie komercyjnego i niekomercyjnego wykorzystania (nazwy, wizerunku, przebiegu, kilometrażu oraz opisu krajoznawczo-turystycznego) szlaku lub sieci szlaków turystycznych,

j. protokólarny odbiór i rozliczenie grupy znakarskiej ze zleconych prac znakarskich,

k. współpraca w zakresie administrowanych szlaków turystycznych z komisjami ZG PTTK wymienionymi w pkt. 1 i Centralną Bazą Szlaków Turystycznych PTTK.

5. Zespół znakarski wykonuje prace w terenie wyłącznie na zlecenie administratora szlaków turystycznych. Do podstawowych czynności zespołu znakarskiego należy:

a. oznakowanie przebiegu nowego szlaku turystycznego w terenie zgodnie ze sztuką znakarską,

b. zlikwidowanie (usunięcie lub zamalowanie) starego oznakowania przebiegu szlaku turystycznego,

c. odnowienie oznakowania szlaku turystycznego,

d. prawidłowe rozmieszczenie, przymocowanie i zawieszenie urządzeń i znaków informacyjnych na trasie szlaku,

e. sygnalizowanie administratorowi szlaków turystycznych o uszkodzeniach, zniszczeniach i usterkach związanych z przebiegiem szlaku turystycznego,

f. udział w protokólarnym odbiorze prac znakarskich.

6. Administrator szlaków turystycznych może w ramach zlecenia rozszerzyć zakres czynności zespołu znakarskiego o:

a. zaprojektowanie nowego szlaku turystycznego,

b. konserwację i monitorowanie stanu szlaków turystycznych,

c. sporządzenie dokumentacji technicznej szlaku turystycznego.

VI. Ogólne zasady projektowania szlaków

1. Projektowanie nowego szlaku turystycznego powinno wynikać z przeprowadzonej analizy i aktualnych potrzeb, z uwzględnieniem:

a. atrakcyjności i walorów krajoznawczo-turystycznych szlaku turystycznego,

b. dostępności komunikacyjnej do szlaku turystycznego,

c. planu zagospodarowania przestrzennego terenu,

d. powiązania projektowanego szlaku turystycznego z istniejącą siecią szlaków turystycznych,

e. rodzaju i stanu nawierzchni dróg, po których projektowany jest szlak turystyczny.

2. Przebieg szlaku turystycznego powinien być uzgodniony z:

a. właścicielami lub użytkownikami terenów, przez które będzie prowadził,

b. właściwymi władzami samorządowymi,

c. w zależności od przebiegu i specyfiki szlaku z: nadleśnictwami, parkami narodowymi i krajobrazowymi, administracją rządową (w przypadku terenów chronionych, np. rezerwat przyrody z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska, regionalną administracją dróg wodnych (np. wały przeciwpowodziowe), administracją wojskową (np. na terenach wojskowych), Strażą Graniczną (np. w strefie nadgranicznej),

d. właściwym oddziałem PTTK – administratorem szlaków turystycznych lub gospodarzem terenu,

e. właścicielami lub zarządcami obiektów, na których znajdą się urządzenia informacyjne (np. znaki, tablice, drogowskazy). Wszelkie uzgodnienia i zezwolenia powinny posiadać formę pisemną.

3. Ścieżki spacerowe, dydaktyczne i edukacyjne mogą być wykonywane na zlecenie właściciela lub zarządcy terenu. Ich oznaczenie, przebieg, dziedzina i zawartość merytoryczna ustalane są i finansowane przez zleceniodawcę. Ścieżki te powinny zawierać informacje identyfikujące zleceniodawcę.

4. Jeżeli projektowany szlak turystyczny ma prowadzić po trasie wcześniej wyznakowanego innego szlaku, konieczne jest uzyskanie pozytywnej opinii jednostki, która go wyznakowała i administruje nim.

5. Na dokumentację nowego szlaku turystycznego lub jego nowego wariantu istniejącego składają się:

a. szczegółowy opis przebiegu szlaku turystycznego, uwzględniający rodzaj i stan nawierzchni dróg, którymi będzie prowadzony wraz z uzasadnieniem, rozdział VI, pkt. 1a– 1e,

b. mapa w skali 1:50 000 lub 1:25 000 z przebiegiem projektowanego szlaku lub nowym wariantem przebiegu szlaku, z odzwierciedleniem szlaków turystycznych, posiadających z nimi styczność,

c. uzgodnienia związane z przebiegiem szlaku, rozdział VI, pkt. 2. a, b, c i e,

d. opinie administratorów szlaków lub oddziałów PTTK (gospodarzy terenu), rozdział VI, pkt. 2. d.

e. ślad (track) szlaku, czyli zmierzony przebieg za pomocą odbiornika GPS, w formacie .gpx

f. współrzędne punktu (waypoint), w którym znajduje się/powstało nowe stanowisko drogowskazowe wraz z treścią nowych tabliczek drogowskazowych (kolor szlaku, zwrot, jednostka znakująca, punkt docelowy, czas przejścia/km),

g. projekty oznakowania i organizacji ruchu drogowego, w przypadku szlaku rowerowego.

6. Pełna dokumentacja szlaków turystycznych znajduje się u administratora szlaków turystycznych.

7. Administrator nowo wyznakowanego szlaku występuje do CBST o wpis do ewidencji i przyznanie numeru szlaku, w oparciu o sporządzony wniosek zawierający kserokopię mapki z przebiegiem nowego szlaku i odcinkowym przebiegiem szlaku, ślady (tracki) szlaku oraz współrzędne punktów, rozdział VI, pkt. 5e – f.

VII. Ogólne zasady prowadzenia szlaków

1. Szlaki turystyczne piesze i konne, powinny prowadzić istniejącymi ścieżkami i drogami o nieutwardzonej nawierzchni, a gdy zachodzi konieczność zachowania ciągłości szlaku odcinek prowadzący po drodze utwardzonej powinien być jak najkrótszy.

2. Szlaki turystyczne rowerowe, powinny prowadzić w miarę możliwości, po drogach o nawierzchni utwardzonej lub przystosowanej do ruchu rowerowego o małym lub umiarkowanym natężeniu ruchu drogowego.

3. Planowane szlaki turystyczne powinny się zaczynać i kończyć, przy dworcach i przystankach komunikacji zbiorowej, w punktach węzłowych szlaków, przy obiektach PTTK i obiektach krajoznawczych, lub w innych łatwo dostępnych miejscach nasilonego ruchu turystycznego.

4. W dużych miastach wskazane jest aby szlaki turystyczne zaczynały się i kończyły przy pętlach komunikacji miejskiej. W małych miejscowościach szlaki turystyczne powinny dochodzić do jednego miejsca.

5. Dopuszcza się prowadzenie szlaków turystycznych w miastach, także dużych o ile istnieją do tego odpowiednie warunki terenowe.

6. Trasa szlaku turystycznego powinna przebiegać w sposób logiczny, bez niepotrzebnego nadkładania drogi.

7. Należy unikać:

a. znakowania tras (szlaków) rowerowych po drogach, którymi prowadzą oznakowane szlaki piesze, w przypadku wspólnego przebiegu szlaków na całej ich długości,
b. rozwidlania lub krzyżowania ze szlakiem tego samego koloru,
c. przebiegu równoległego szlaków tego samego koloru i rodzaju, w niewielkiej odległości od siebie,
d. prowadzenia szlaków rowerowych drogami o dużym natężeniu ruchu, w tym wojewódzkimi oraz krajowymi,
e. prowadzenia szlaków turystycznych przez torowiska (poza przejazdami kolejowymi), przez jezdnie dróg o dużym natężeniu ruchu (poza przejściami dla pieszych),
f. prowadzenia szlaków turystycznych przez niebezpieczne miejsca np. dawne wyrobiska, tereny poprzemysłowe, a także po skarpach i terenach zagrożonych osunięciem.

VIII. Oznakowanie szlaków

1. Wyróżnia się dwie grupy znaków stosowanych do oznakowania szlaków:

a. znaki określające przebieg szlaku;
b. znaki informacyjne i ostrzegawcze.

2. Znaki na szlakach:

a. pieszych oraz ścieżkach spacerowych, dydaktycznych i edukacyjnych są wykonywane na białym tle wyłącznie w kolorach: czerwonym, niebieskim, zielonym, żółtym i czarnym;
b. rowerowych – podobnie jak w pkt.2a, z tym że mogą mieć też pomarańczowe tło i posiadać numer zamiast koloru. Znaki informacyjne i ostrzegawcze na szlakach rowerowych mogą mieć różne tła: żółte, niebieskie, brązowe, zielone – zgodnie ze znakami drogowymi kategorii A i E;
b. narciarskich wykonywane są na pomarańczowym tle w kolorach: czerwonym, niebieskim, zielonym, żółtym i czarnym;
c. konnych wykonywane są na białym tle w kolorze pomarańczowym, niebieskim, zielonym i czarnym;
d. kajakowych – znaki informacyjne wykonywane są w kolorze czarnym na białym tle z granatową obwódką, a znaki ostrzegawcze na białym tle z czerwoną obwódką.

A. Szlaki piesze

1. Znaki określające przebieg szlaku

a. znak podstawowy, prostokątny o wymiarach 90x150 mm, składający się z trzech poziomych pasków, przy czym paski zewnętrzne są koloru białego, a pasek środkowy w kolorze szlaku, rys. 1;

b. znak początku (końca) szlaku, w kształcie koła o średnicy 100 mm w kolorze białym, w środku którego znajduje się koło o średnicy 40 mm w kolorze szlaku, rys. 2;

c. zmiany kierunku szlaków sygnalizują:

   – znak skrętu o wymiarach 90/180x90/150 mm, składający się z trzech pasków, gdzie zewnętrzne są w kolorze białym, a środkowy w kolorze szlaku i występuje z załamaniem pod kątem 90° i 135°, umieszczany zwykle przed miejscem zmiany kierunku szlaku, rys. 3 i 4;

   – strzałka o wymiarach 90(140)x176 mm z białym tłem i nałożoną strzałką w kolorze szlaku, umieszczany zwykle w miejscu lub za miejscem zmiany kierunku szlaku. Strzałka w znaku zblokowanym ze znakiem podstawowym ma wymiary 90(140)x226 mm.

d. w terenach trudnych orientacyjnie lub w celu zwrócenia uwagi turysty na nagłą zmianę kierunku przebiegu szlaku należy stosować wykrzyknik w kolorze białym, umieszczany nad znakiem podstawowym, rys. 6.

2. Urządzenia informacyjne szlaku

a. tablica ze schematyczną siecią szlaków o wymiarach 500x700 mm. Tło białe z czarnym liternictwem według wzoru przedstawionego na rysunku rys. 12 i kolorowym zaznaczeniem szlaków oraz napisem „PTTK" i nazwą jednostki znakującej, a także z podaniem na odwrocie numeru ewidencyjnego CBST;

b. drogowskaz szlaku o wymiarach 150x450 mm, podzielony na trzy części pionowymi czarnymi liniami. Pierwszą część stanowi strzałka kierunkowa (szer. 110 mm) z oznaczeniem koloru szlaku. Środkowa część drogowskazu zawiera w pierwszym wierszu nazwę miejscowości (miejsca) pośredniego, a w drugim miejscowości (miejsce) docelowego wraz z czasami przejścia (góry np. 3h 30') lub odległościami w kilometrach (niziny np. 2,6km). W trzeciej części drogowskazu (szer. 70 mm) na białym tle umieszczany jest czarny napis „PTTK" i nazwa administratora. Krój i wielkość liter jak na rysunku. Na odwrocie drogowskazu jest umieszczony jego numer ewidencyjny nadany przez CBST, rys. 13 i 14; Na szlakach udostępnionych dla turystyki narciarskiej (poza typowymi narciarskimi) należy umieścić na drogowskazach sylwetkę narciarza.

c. dla szlaków europejskich wprowadza się oznaczenie symbolem (literą) i numerem szlaku poprzez umieszczenie ich na kolorowym pasku strzałki (grotu) drogowskazu (kolor liter biały lub czarny przy szlaku żółtym), rys. 15;

d. tablica z nazwą miejsca (punktu topograficznego) o wymiarach 150x350 mm, żółte tło z czarnym liternictwem o kroju i wielkości, jak na rys. 16;

e. tablice informacyjne o zagrożeniu lawinowym: tablica o wymiarach 150x450 mm na czerwonym tle napis „SZLAK ZAMKNIĘTY" i nazwa jednostki znakującej, rys. 17; tablica o wymiarach 400x400 mm z żółtą-czarną szachownicą i napisem „LAWINY", ustawiana w terenie zagrożonym lawinami, rys. 18; tablica pionowa o czerwono-niebieskim tle z białą sylwetką dłoni i białym napisem „ALARM LAWINOWY" informująca o bezpośrednim zagrożeniu życia lub zdrowia, rys. 19.

B. Ścieżki

1. Ścieżki dojściowe

a. znak wyznaczający ścieżkę dojścia od znakowanego szlaku do ujęcia wody pitnej (źródła): dwa nałożone na siebie półkola – białe o średnicy 100 mm i w kolorze szlaku macierzystego o średnicy 50 mm, rys. 20 i 21;

b. znak wyznaczający ścieżkę dojścia od znakowanego szlaku do punktu widokowego (szczytu): dwa nałożone na siebie trójkąty równoboczne – biały o boku 100 mm i w kolorze szlaku macierzystego o boku 80 mm, rys. 22 i 23 rys. 12;

c. znak wyznaczający ścieżkę dojścia od znakowanego szlaku do obiektu krajoznawczego niewidocznego ze szlaku: na białym kwadracie o boku 100 mm pasek o wymiarach 100x35 mm z występem o wymiarach 20x30 mm w kolorze szlaku macierzystego, rys 24 i 25;

d. znak wyznaczający ścieżkę dochodzącą od znakowanego szlaku do obiektu noclegowego: na białym kwadracie o boku 100 mm domek o wymiarach 52/50 mm w kolorze szlaku, rys. 26 – 27.

2. Ścieżki spacerowe

a. znak podstawowy w kolorach czerwonym, niebieskim, zielonym, żółtym lub czarnym: kwadrat o boku 100 mm, podzielony na dwa trójkąty, z których prawy górny jest biały, a lewy dolny w kolorze ścieżki spacerowej, rys. 28;

b. znak zmiany kierunku przebiegu ścieżki spacerowej stanowi znak podstawowy z dodaniem z lewej lub prawej strony białego trójkąta o wysokości 50 mm, rys. 29;

c. znak początku (końca) ścieżki spacerowej stanowi znak podstawowy na którym jest umieszczone koło o średnicy 50 mm. Na tle białym znaku koło w kolorze ścieżki, a na tle koloru ścieżki koło w kolorze białym – rys. 32;

3. Ścieżki dydaktyczne i edukacyjne

a. znak podstawowy w kolorach czerwonym, niebieskim, zielonym, żółtym lub czarnym, biały kwadrat o boku 100 mm z paskiem w kolorze ścieżki o szerokości 30 mm biegnącym z lewego górnego rogu do prawego dolnego, rys. 30;

b. znak zmiany kierunku przebiegu ścieżki przyrodniczej i dydaktycznej stanowi znak podstawowy z dodaniem z lewej lub prawej strony białego trójkąta o wysokości 50 mm, rys. 31;

c. znak początku (końca) ścieżki przyrodniczej i dydaktycznej stanowi znak podstawowy, na którym jest umieszczone koło o średnicy 50 mm. Na tle białym koło w kolorze ścieżki, a na tle koloru ścieżki koło w kolorze białym, rys. 33;

4. Urządzeniem informacyjnym dla wszystkich rodzajów ścieżek jest drogowskaz o wymiarach 150x450 mm (w tym strzałka kierunkowa 110 mm) ze zmniejszonym znakiem podstawowym na strzałce (grocie) drogowskazu, na przeciwnym końcu na białym tle w polu oddzielonym czarną pionową linią, czarny napis „PTTK" i nazwa administratora (krój i wielkość liter jak na rysunku) oraz podanie czasu przejścia (góry) lub odległości w kilometrach (niziny) do punktu docelowego, a także z podaniem na odwrocie numeru ewidencyjnego drogowskazu, rys. 34.

C. Szlaki narciarskie

1. Znaki określające przebieg szlaku:

a. znak podstawowy, prostokątny o wymiarach 90x150 mm, składający się z trzech poziomych pasków, przy czym paski zewnętrzne są koloru pomarańczowego, a pasek środkowy w kolorze szlaku, rys. 35;

b. tyczka kierunkowa ustawiana w terenach otwartych z namalowanym w górnej części znakiem szlaku;

c. kierunkowskaz o wymiarach 150x350 mm w tym strzałka kierunkowa 110 mm, tło pomarańczowe, grot w kolorze szlaku, rys. 36.

2. Drogowskaz szlaku o wymiarach 150x450 mm (strzałka kierunkowa 110 mm), z oznaczonym kolorem szlaku na strzałce (grocie) drogowskazu oddzielonej pionową czarną linią, na przeciwnym końcu na pomarańczowym tle oddzielony pionową czarną linią napis „PTTK" i nazwa administratora (krój i wielkość liter jak na rysunku). W pierwszym wierszu umieszczamy miejscowość (miejsce) pośrednią, a w drugim miejscowość (miejsce) docelową wraz z odległościami do tych miejscowości, a także z podaniem na odwrocie drogowskazu numer ewidencyjny CBST, rys. 37;

3. Znaki ostrzegawcze, trójkąt równoboczny o boku 400 mm z czerwoną obwódką szerokości 30 mm o żółtym tle oznaczające:

– liczne skręty, rys. 38;
– zwężenie szlaku, rys. 39;
– zakręt w prawo (lewo), rys. 40;
– nierówności terenu, rys. 41;
– rozwidlenie szlaku, rys. 42;
– skrzyżowanie, rys. 43;
– odcinek narciarskiej trasy zjazdowej o ruchu dwukierunkowym, rys. 44;
– niebezpieczny odcinek szlaku, rys. 45;
– trudniejszy odcinek szlaku, wymagający zmniejszenia szybkości jazdy, rys. 46;
– przeszkoda na szlaku i obowiązek zatrzymania się, rys. 47.

D. Szlaki rowerowe

1. Wzory znaków służących do oznakowania tras (szlaków) rowerowych. Kody literowo-cyfrowe stosujemy za rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).

a. R-1 szlak rowerowy lokalny, znak podstawowy, rys. 48, kwadrat o boku 200 mm otoczony obwódką o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej prostokąt o wymiarach 90x30 mm w kolorze szlaku. Znak R-1 umieszcza się między połączeniami (skrzyżowaniami) dróg lub szlaków w celu potwierdzenia przebiegu szlaku rowerowego;

b. R-1a początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego, rys. 49, kwadrat o boku 200 mm otoczony obwódką o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej koło o średnicy 45 mm w kolorze szlaku;

c. R-1b zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego, rys. 50, kwadrat o boku 200 mm otoczony czarną obwódką o szerokości 5 mm. W górnej części znaku umieszczony wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej strzałka o wymiarach 120x45 mm w kolorze szlaku. Znak R-1b umieszcza się przed skrzyżowaniami, na których szlak zmienia kierunek;

d. R-3 tablica szlaku rowerowego lokalnego (drogowskaz), rys. 51-53 wskazuje odległość do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym lokalnym; prostokąt o wymiarach 400x200 mm otoczony obwódką szerokości 5 mm w kolorze czarnym. Znak składa się z dwu części podzielonych pionową linią ciągłą o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W większej części znaku u góry umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym oraz strzałka skierowana w lewo, prawo lub w górę w kolorze szlaku. Poniżej umieszczone są nazwy miejscowości, przez które prowadzi szlak z odległościami w kilometrach w kolorze czarnym. W mniejszej części znaku umieszczone są w kolorze czarnym napisy „PTTK" i nazwa administratora szlaku, np. nazwa oddziału PTTK. Na znaku tym nie powinno się umieszczać więcej niż 2 nazw miejscowości. Na odwrocie znaku umieszcza się w sposób trwały numer ewidencyjny znaku. Znak zastępuje nieraz znaki R-1 i R-1b.

2. Znaki przeznaczone do umieszczania na drogach publicznych wykonywane są jako znaki drogowe (kategoria R) z blachy stalowej ocynkowanej grubości minimum 1,25 mm. Odwrotna strona tarczy znaku powinna mieć barwę szarą, podwójnie gięte krawędzie (zaleca się, by wszystkie krawędzie znaku były podwójnie gięte) oraz zawierać dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku, certyfikat bezpieczeństwa. Lico znaku winno być wykonane techniką drukarską na folii odblaskowej:

a. typu 1 (znaki R-1, R-1a, R-1b, R-3) w kolorze białym,

b. typu 2 (znaki R-4, rys. 58-60; R-4a, R-4b, rys. 61-62; R-4c, rys. 63; R-4d, R-4e) w kolorze pomarańczowym, z symbolem roweru zgodnym ze znakiem C-13 „Droga dla rowerów" [1].

3. Znaki R-4, R-4a i R-4b mogą być stosowane w oznakowaniu poziomym (malowane na jedni) jako powtórzenie zastosowanych znaków pionowych. Dopuszcza się stosowanie znaków R-4, R-4a i R-4b wyłącznie w oznakowaniu poziomym (bez umieszczania znaków pionowych). Wymiary znaków R-4, R-4a i R-4b w oznakowaniu poziomym wynoszą 250% wymiarów określonych dla znaków R-4, R-4a i R-4b. Dopuszcza się, aby wysokość znaku szlaku rowerowego, mierzona wzdłuż osi jezdni, wynosiła od 250% do 500% wymiarów znaków R-4, R-4a i R-4b.

4. Na drogach publicznych o bardzo małym natężeniu ruchu drogowego, drogach prowadzących przez kompleksy leśne i poza drogami publicznymi dopuszcza się stosowanie znaków naklejanych lub malowanych na drzewach, słupach, murach itp. Na znakach malowanych wszystkie elementy (wizerunek roweru, obwódki, liternictwo) winny być wykonane linią ciągłą. Niedopuszczalne jest pozostawienie przerwań linii powstałych w wyniku użycia szablonu.

5. Do oznakowania europejskich i krajowych tras (szlaków) rowerowych stosuje się znaki: R-4, R-4a, R-4b, R-4c, R-4d, R-4e. Zaleca się stosowanie tych znaków na trasach (szlakach) głównych, spełniających wysokie parametry techniczne nawierzchni, o zasięgu ponadregionalnym.

6. Na szlakach rowerowych stosuje się następujące znaki informacyjne:

a. drogowskazy, którymi na szlakach rowerowych są znaki R-3, R-4c, R-4d.
b. tablica informacyjna z siecią szlaków rowerowych o wymiarach 600x750 mm lub 750x1000 mm – w treści tablicy znajduje się logo i nazwa administratora szlaku, legenda oraz schemat szlaków rowerowych najbliższej okolicy od miejsca ustawienia tablicy. Na schemacie linie symbolizujące poszczególne szlaki powinny odpowiadać kolorom tych szlaków. Zaleca się podawanie numerów kodowych szlaków lub ich nazw własnych. W legendzie znajdują się wizerunki rowerów w kolorach szlaków z podanym obok numerem kodowym oraz nazwami miejscowości początku i końca szlaku, rys. 54;
c. tablica dydaktyczna zawierająca opis obiektu, ustawiana w jego sąsiedztwie. Jej wymiary i sposób wykonania uzależnione są od prezentowanej treści. Tablica powinna zawierać nazwę właściciela obiektu oraz logo i nazwę administratora szlaku.

7. Szlak pieszy lub jego odcinek, na którym dopuszczony jest ruch rowerów, powinien być oznakowany drogowskazem przeznaczonym dla szlaków pieszych z umieszczonym na nim wizerunkiem roweru, rys. 55.

8. W uzasadnionych warunkami terenowymi przypadkach, poza drogami publicznymi dopuszcza się stosowanie znaków R-1, R-1a i R-1b jako znaków zblokowanych (ze

[1] Szczegółowe przepisy, warunki techniczne i aktualne wzory znaków szlaków rowerowych przeznaczonych do umieszczania na drogach publicznych można znaleźć w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zamieszczonym w Dzienniku Ustaw z dnia 6 sierpnia 2013 r., poz. 891, dostępnym do pobrania pod adresem internetowym: http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20130000891

wszystkimi kolorami szlaków prowadzących na wspólnym odcinku), malowanych przy użyciu szablonów.

9. Znaki umieszcza się w następującej kolejności kolorów licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny, rys. 56 i 57.

E. Szlaki konne

1. Znaki określające przebieg szlaku mogą być w kolorze pomarańczowym, niebieskim i zielonym. Dopuszcza się stosowanie koloru czarnego jako odcinka dojściowego i łącznikowego.

a. znak podstawowy to kwadrat o boku 150 mm w kolorze białym z umieszczonym centralnie kołem w odpowiednim kolorze o średnicy 60 mm, rys 65;

b. znak początku (końca) szlaku to kwadrat o boku 150 mm w kolorze białym z umieszczonym centralnie czarnym kołem o średnicy 100 mm i na nim symetrycznie umieszczonym kołem o odpowiednim kolorze o średnicy 60 mm, rys. 66;

c. znaki zmiany kierunku przebiegu szlaku:

– znak umieszczany przed rozwidleniem: kwadrat o boku 150 mm w kolorze białym z umieszczonym znakiem skrętu w kształcie paska o szerokości 30 mm zagiętego pod kątem 90°, rys. 67;

– znak umieszczany przed rozwidleniem to prostokąt o bokach 150 mm i 200 mm w kolorze białym z umieszczonym znakiem skrętu w kształcie paska o szerokości 30 mm zagiętego w połowie pod kątem 135°, rys. 68;

– znak umieszczany na rozwidleniu to kwadrat o boku i 50 mm w kolorze białym z umieszczoną centralnie strzałką o odpowiednim kolorze o długości 150 mm i szerokości 30/90 mm, rys. 69;

d. znak informujący o zmianie kierunku szlaku lub o tym, że przebieg szlaku nie może być wystarczająco oznakowany to kwadrat o boku 150 mm w kolorze białym z umieszczonym centralnie wykrzyknikiem w kolorze szlaku (wysokość wykrzyknika 120 mm, średnica kropki 30 mm), rys. 70:

e. znak informujący o postoju lub popasie to kwadrat o boku 200 mm w kolorze białym z umieszczonym na nim piktogramem głowy konia i nad nim czarnym zarysem dachu, rys. 71.

f. znak informujący o stajni etapowej to kwadrat o boku 200 mm w kolorze białym z umieszczonym na nim piktogramem głowy konia i czarnym zarysem dachu i ścian stajni; u dołu znaku można podać odległość do stajni etapowej, rys. 72.

2. Urządzenia informacyjne:

a. drogowskaz o wymiarach l50x450 mm (w tym strzałka kierunkowa 110 mm), na białym tle podzielony na trzy części pionowymi czarnymi liniami; na grocie strzałki znak podstawowy szlaku, w części środkowej w czarnym kolorze umieszcza się nazwę miejsco-

wości i odległość w kilometrach lub godzinach albo piktogram popasu (postoju) lub stajni etapowej i odległości w metrach; w trzeciej części napis PTTK, numer szlaku i piktogram głowy konia. Krój i wielkość liter jak na rysunku; skróty km, h oraz m należy pisać małymi literami; w górach należy podawać odległość w godzinach marszu stępem. na odwrocie drogowskazu nazwa jednostki znakującej, rys. 73, 74 i 75;

b. tabliczka z numerem szlaku o wymiarach 120x200 mm na białym tle w czarnym kolorze numer szlaku i piktogram głowy konia, a obok po prawej stronie odpowiedni kolor znaku podstawowego szlaku, rys. 76;

c. tabliczka o wymiarach 150x150 mm, na białym tle centralnie umieszczony czarny wykrzyknik (wysokość wykrzyknika 120 mm, średnica kropki 30 mm), znak ten oznacza nakaz poruszania się ze zwiększoną uwagą lub konieczność zejścia z konia (stromy odcinek szlaku, zwały leśne, odcinki zabronione, inne przeszkody lub miejsca trudne, skrzyżowanie z ruchliwą drogą itp.), rys. 77:

d. tabliczka o wymiarach 200x200 mm na białym tle centralnie umieszczony wykrzyknik o odpowiednim kolorze (wysokość wykrzyknika 120 mm, średnica kropki 30 mm), a z lewej i prawej jego strony piktogramy głowy konia w kolorze czarnym oznacza początek lub koniec wspólnego odcinka z innym szlakiem (np. pieszym lub rowerowym), rys. 78.

F. Szlaki kajakowe

1. Podstawowym urządzeniem stosowanym do oznakowania szlaków kajakowych jest tablica z zadaszeniem, rys. 79.

2. Każda tablica składa się z dwóch paneli:

a. górny przedstawia znak informacyjny lub ostrzegawczy;

b. dolny to tabliczka przedstawiająca nazwę i logo szlaku, nazwę lub znak PTTK oraz kolejny numer znaku na szlaku z ewidencji CBST.

2. Znaki informacyjne

a. znak szlaku z kilometrażem mierzonym w górę rzeki, rys. 80;

b. znak szlaku z odległością miedzy polami biwakowymi, rys. 81;

c. pole biwakowe, rys. 82;

d. stanica wodna, rys. 83;

e. plan sytuacyjny, rys. 84;

f. miejsce wodowania, rys. 85 i 86;

g. miejsce przy[do]bijania, rys. 87 i 88;

h. wpływ szlaku z jeziora, rys. 89;

i. nazwa dopływu, rys. 90;

j. walory krajoznawcze, rys. 91.

3. Znaki ostrzegawcze

a. niebezpieczeństwo, rys. 92;

b. pale, rys. 93;

c. pływające pale, rys. 94;

d. nisko zwisająca lina, rys. 95;

e. miejsce nie do przepłynięcia, rys. 96;

f. próg nie do przepłynięcia, rys. 97;

g. próg ewentualnie do przepłynięcia po rozpoznaniu, rys. 98;

h. wodowskaz, rys. 99;

i. elektrownia wodna, rys. 100;

j. zakaz pływania, rys. 101.

IX. Zasady umieszczania znaków

1. Znak szlaku ma na celu wskazanie turyście właściwego kierunku wędrówki lub jazdy i potwierdza słuszność wyboru drogi.

2. Znak początku i końca (rys. 2) jest pierwszym i ostatnim znakiem każdego szlaku. Na szlakach pieszych umieszcza się go bezpośrednio przed pierwszym i za ostatnim znakiem podstawowym. Na szlakach rowerowych stosuje się znak rys. 49, pod którym zaleca się umieszczenie drogowskazu, rys. 51-53.

Na szlakach konnych ma zastosowanie znak rys. 66.

3. Szlak musi być tak wyznakowany, aby umożliwiał wędrowanie lub jazdę w obu kierunkach.

4. Znak szlaku pieszego musi być umieszczony prostopadle do drogi (nie dotyczy znaków skrętu), natomiast znak szlaku rowerowego musi być ustawiony prostopadle do osi drogi, ścieżki.

5. Znaki szlaków pieszych i konnych powinny być umieszczane na drzewach i obiektach, których stan nie wskazuje na konieczność ich usunięcia, w dobrze widocznym miejscu na kontrastowym tle, w odległości zasięgu wzroku. Znaki szlaków rowerowych dzielimy na znaki malowane (umieszczane m.in. na drzewach, słupach, analogicznie jak znaki szlaków pieszych, konnych i innych) oraz na znaki drogowe, o których umieszczeniu stanowią stosowne przepisy.

6. Na szlakach pieszych i konnych biegnących drogami, w tym leśnymi nazywanymi „stokówkami", w szczególności na odcinkach bez skrzyżowań i rozwidleń, znaki można umieszczać rzadziej, jednakże w odległości nie większej jak 200 m jeden od drugiego. Przy szlakach rowerowych, w zależności od terenu, co 500 – 1000 m.

7. Przejście szlaku przez skrzyżowania i rozwidlenia dróg powinno być tak oznakowane, aby znaki były widoczne dla obu kierunków wędrowania,

8. Znaki skrętu i strzałki na szlakach pieszych mogą być stosowane zamiennie w zależności od sytuacji i możliwości ich umieszczenia w terenie (zaleca się, aby znak skrętu był umieszczany na obiekcie znajdującym się przed ścieżką, drogą w którą skręcamy, a strzałka była umieszczana na obiekcie znajdującym się tuż za ścieżką, drogą w którą skręcamy), znaki rys. 3, 4 i 5.

9. Na szlakach rowerowych znak zmiany kierunku umieszczamy przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak zmienia kierunek. Znaki R-1 i R-3 w odległości 30-100 m; znak R-4a w odległości 5-100 m; znaki R-4b, R-4c, R-4d w odległości 5-15 m; znak R-4e w odległości 100-200 m. Jeżeli istnieje potrzeba wskazania odległości do zmiany kierunku szlaku rowerowego, pod znakiem R-4b umieszcza się tabliczkę podającą odległość do połączenia dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak wskazany na znaku R-4b zmienia kierunek.

10. W przypadku utrudnień występujących na szlaku rowerowym pod znakiem R-4 może być umieszczona tabliczka zawierająca symbole wskazujące na rodzaj utrudnienia, w szczególności: nierówną drogę, zwężenie jezdni, niebezpieczny zjazd, stromy podjazd, wraz z napisem podającym rzeczywistą wartość nachylenia zjazdu lub podjazdu z dokładnością do 1% (rys. 64). Tabliczkę pod znakiem R-4 informującą o zjeździe lub podjeździe na szlaku rowerowym umieszcza się w przypadku, gdy wartość nachylenia jest większa niż 3%. Tabliczki zawierającej symbole wskazujące na rodzaj utrudnienia nie stosuje się, jeżeli na danym odcinku drogi, na którym występuje utrudnienie, zostały umieszczone odpowiednie znaki ostrzegawcze (np. A-11, A-12, A-22, A-23).

11. Znaki różnych rodzajów szlaków prowadzące wspólnie należy blokować, o ile ich kształt na to pozwala W przeciwnym wypadku należy zawsze umieszczać je na tych samych stanowiskach. Przy zblokowaniu szlaków zaleca się zachowanie niewielkiej odległości pomiędzy np. znakami pieszymi a rowerowymi, zwiększające czytelność znaków;

12. Na wspólnym odcinku przebiegu dwóch i więcej różnych szlaków znaki należy zblokować, analogicznie jak na rys. 7-11 (dla szlaków pieszych) lub na rys. 56-57 (dla szlaków rowerowych). W znaku zblokowanym kolory umieszcza się od góry w następującej kolejności: czerwony, niebieski, zielony, żółty oraz czarny.

13. Na wspólnych przebiegach różnych szlaków i ścieżki spacerowej, zaleca się znak zblokowany, analogiczny do rys. 7.

14. Na wspólnym przebiegu kilku szlaków pieszych, przy skręcie jednego szlaku stosuje się wyłącznie znak zblokowany przedstawiony jak na rys. 11. Przy zblokowaniu dwu znaków skrętu, znak zewnętrzny posiada wymiary 180x150 mm, rys. 8.

15. W razie oznakowania skrętu więcej niż dwóch wspólnie prowadzonych szlaków pieszych należy stosować wyłącznie strzałki rys. 9.

16. W przypadku umieszczania znaku na jasnym tle, cały znak należy obwieść szarą obwódką, o szerokości od 10 do 30 mm.

17. Znak szlaku pieszego na cienkich drzewach, tyczkach można wykonać w postaci obrączki, jednak nie wolno umieszczać na nich znaku szlaku rowerowego, ani konnego.

18. Nie dopuszcza się możliwości umieszczania znaków na drzewach rosnących w rowach dróg (dotyczy również dróg leśnych) oraz na drzewach cienkich, gdy w bliskiej odległości jest drzewo o większej średnicy lub inny obiekt, na którym można umieścić znak.

19. Przy szlaku pieszym biegnącym przez tereny otwarte, gdzie obiekty, na których można umieścić znak są oddalone do 50 m, od trasy dopuszcza się umieszczanie znaków na tych obiektach. Znak ten winien być większych rozmiarów tak, aby był dobrze widoczny z większej odległości. W przypadku szlaku rowerowego ustawia się słupy z tabliczką szlaku.

20. Tablice z siecią szlaków i drogowskazy powinny być ustawiane na początku (końcu) szlaku, w węzłach szlaków, przy obiektach PTTK – w miejscach, w których można się bezpiecznie zatrzymać oraz o dużym natężeniu ruchu turystycznego.

X. Technika znakowania

1. Znaki szlaków muszą być malowane farbami wodoodpornymi – przyjaznymi dla środowiska przyrodniczego lub umieszczane w postaci gotowych elementów wykonanych z trwałych materiałów oraz zamocowane trwale niezależnie od podłoża. W żadnym wypadku znaki nie mogą uszkadzać drzew – niedopuszczalne jest wbijanie gwoździ. Kolory, wielkość i kształty znaków muszą odpowiadać wymaganiom zawartym w niniejszej Instrukcji i posiadać estetyczny wygląd.

2. Znaki powinny być malowane na dobrze oczyszczonym i przygotowanym podłożu. W przypadku miejsc na różnych obiektach budowlanych, głazach, skałach, drzewach o gładkiej korze (np. buk, grab) do czyszczenia stosuje się szczotkę drucianą. Natomiast w przypadku drzew o korze porowatej np. sosna, wierzba stosuje się narzędzia ostre (np. ośnik), niezbędne do usunięcia tylko martwej warstwy kory, tak przygotowane miejsce należy oczyścić szczotką drucianą, a następnie namalować znak.

3. Znaki szlaku rowerowego w formie tabliczek powinny być mocowane obejmami, taśmami stalowymi lub śrubami, do słupków; mogą też być malowanie (lub naklejane) m.in. na drzewach, słupach i elewacjach budynków.

4. Likwidowane znaki szlaków powinny być trwale usunięte, jeżeli nie jest to możliwe to znaki lub ich części należy zamalować szarą farbą, a gotowe elementy zdemontować.

5. Nie wolno malować znaków na słupach wysokiego napięcia.

6. Znaki i urządzenia informacyjne na szlaku muszą być widoczne w każdych warunkach.

7. Znaki nie mogą być zasłonięte przez: chwasty, krzaki, samosiejki, gałęzie drzew itp. Przeszkody te muszą zostać usunięte w czasie znakowania szlaku oraz jego bieżącej kontroli. Należy przewidzieć i uwzględnić roczne przyrosty krzaków i gałęzi przy ich usuwaniu.

8. Dostosowanie szlaku pieszego dla narciarzy polega na wytyczeniu tzw. wariantów narciarskich szlaku pieszego, omijając zbyt wąskie i strome odcinki szlaku pieszego. Wykonanie wariantu narciarskiego wymaga często wylesień i robót ziemnych, które należy uzgodnić

z odpowiednimi instytucjami i właścicielami terenów. W celu zwiększenia bezpieczeństwa turystów narciarzy stosuje się następujące szerokości tras zależnie od spadku stoku:

a. przy spadku do 10° – około 6 m;
b. przy spadku do 15° – około 10 m;
c. przy spadku do 25° – około 12 m.

XI. Konserwacja i odnawianie oznakowania szlaków turystycznych

1. Utrzymanie szlaków dzielimy na konserwację bieżącą i odnowienia, przy czym:

a. konserwacja bieżąca szlaków, polega na usuwaniu powstałych szkód na szlaku; przeprowadzeniu prac porządkowych polegających na usunięciu samosiejek, gałęzi drzew i krzewów zasłaniających znaki, na uzupełnieniu ubytków w oznakowaniu, a także oczyszczeniu lub myciu znaków, tabliczek i drogowskazów szlaków.
b. odnowienie szlaku obejmuje odtworzenie wszystkich znaków, weryfikację ich prawidłowego położenia ewentualnie wykonanie zmian w przebiegu szlaku (przełożenie) zatwierdzonych uprzednio przez administratora szlaku turystycznego, a także ewentualną wymianę urządzeń informacyjnych.

2. Odnawianie szlaków turystycznych odbywa się co cztery lata a w przypadku dobrze zachowanego stanu oznakowania – rzadziej.

3. Odnowienie szlaku powinno być prowadzone w kierunku przeciwnym niż poprzednie odnowienie.

4. Na wspólnym odcinku przebiegu kilku szlaków danego rodzaju należy odnowić znaki wszystkich szlaków. W przypadku dwóch lub kilku administratorów danego odcinka trasy, wymagane jest wspólne ich działanie.

5. Przy odnowieniu szlaku należy sprawdzić, czy zostały skutecznie skasowane stare znaki ze szczególnym uwzględnieniem tych, usytuowanych na przełożonym odcinku szlaku. Wyjątkowo dopuszcza się pozostawienie starego znaku w sytuacji, jeżeli jego stan jest estetyczny i mieści się na niezmienionym odcinku szlaku.

6. Konserwacja szlaków narciarskich wymaga dodatkowo:

a. przed sezonem: uzupełnienie znakowania, podcięcie gałęzi ograniczających widoczność, oczyszczenie nawierzchni szlaku oraz urządzeń odwadniających, ustawienie tyczek, drogowskazów i znaków informacyjnych i ostrzegawczych.
b. po sezonie: zdjęcie tyczek i zmagazynowanie ich do następnego sezonu, wynotowanie wszelkich usterek w celu usunięcia ich przed następnym sezonem.
c. podczas większego prześwietlania (odsłaniania) znaków szlaków umieszczonych na drzewach lub innych obiektach, wymagane jest współdziałanie z właścicielem terenu, przy jednoczesnym poszanowaniu „drzew szlachetnych".

XII. Odbiór, rozliczenie, dokumentacja szlaków

1. Wysokość stawek na prace znakarskie w wypadku realizacji zadań dofinansowywanych ze środków publicznych, o które występuje Zarząd Główny PTTK ustala Sekretarz Generalny ZG PTTK na potrzeby konkretnej oferty, w zależności od obowiązujących w tym okresie cen rynkowych. W jednostkach specjalistycznych i Oddziałach PTTK stawki ustalane są dla konkretnych ofert w zależności od obowiązujących w tym okresie cen rynkowych, przez kierownika jednostki. Prace znakarskie oraz zakup i montaż na szlakach wszelkich urządzeń informacyjnych i innych wykonuje się na podstawie kosztorysu, który jest elementem składanej oferty a następnie realizowanej w przypadku uzyskania dofinansowania umowy.

2. Wykonane prace znakarskie są odbierane przez komisje w skład, których wchodzą przedstawiciele administratora szlaków z danego terenu oraz przedstawiciele zespołu znakarskiego wykonującego prace znakarskie. Z zastrzeżeniem, o ile umowa o dofinansowanie prac znakarskich nie zawiera innych ustaleń.

3. Przy odbiorze prac członkowie komisji przechodzą szlak w odwrotnym kierunku, niż był odnawiany i sporządzają stosowny protokół odbioru. Stwierdzone usterki muszą być niezwłocznie usunięte przez zespół znakarski.

4. Po dokonanym odbiorze administrator szlaków turystycznych na podstawie dokumentów źródłowych związanych z wykonanymi pracami, sporządza sprawozdanie merytoryczne i finansowe, które podpisane przez osoby upoważnione, wraz z protokołem odbioru prac i innymi dokumentami określonymi w zawartej umowie przesyła do ZG PTTK lub właściwej wyznaczonej jednostki PTTK.

5. Jednostka PTTK administrująca szlakami turystycznymi na danym terenie składa zapotrzebowanie na prace znakarskie w następnym roku, do odpowiedniej Komisji ZG PTTK w terminie do 30 września.

6. Centralna Baza Szlaków Turystycznych PTTK dysponuje (w określonym zakresie) i posiada dokumentację wszystkich rodzajów szlaków turystycznych, przekazywaną przez administratorów szlaków turystycznych.

7. Szczegółowa dokumentacja szlaków zawiera:

a. wykaz szlaków na terenie działania administratora szlaków turystycznych;
b. mapę (mapy) w skali 1:50 000 lub 1:25 000 z przebiegiem szlaków;
c. informację o wpisie do ewidencji PTTK i numerze szlaku turystycznego;
d. inne dane dotyczące szlaku turystycznego, których potrzebę zgłasza Centralna Baza Szlaków Turystycznych PTTK;
e. opis przebiegu szlaku z uwzględnieniem rodzaju nawierzchni dróg i danych do ewidencji komputerowej,
f. kartoteka szlaku z adnotacjami o terminach odnowień oraz wykazem drogowskazów i tablic,
g. dane drogowskazów,

h. przebieg szlaku w postaci pliku .gpx

i. plany prac znakarskich;

j. rozliczenia prac znakarskich.

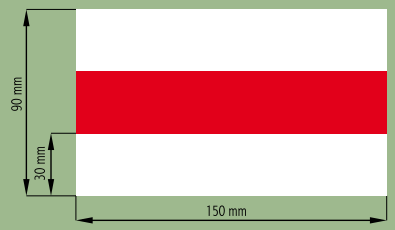
8. Wszelkie zatwierdzone zmiany przebiegu szlaków powinny być bezzwłocznie naniesione w dokumentacji szlaków administratora i zgłoszone przez niego w Centralnej Bazie Szlaków Turystycznych PTTK.

9. Zabronione jest dokonywanie zmian w przebiegu szlaku bez uzyskania uprzednio pisemnej zgody jego administratora.

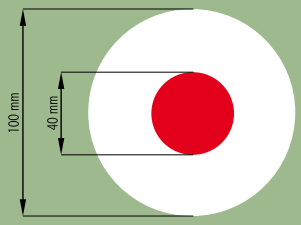
10. Podmiot wytyczający, znakujący lub pełniący funkcję administratora winien w razie likwidacji szlaku poinformować CBST o takim zamiarze, a następnie o likwidacji szlaku.

XIII. Postanowienia końcowe

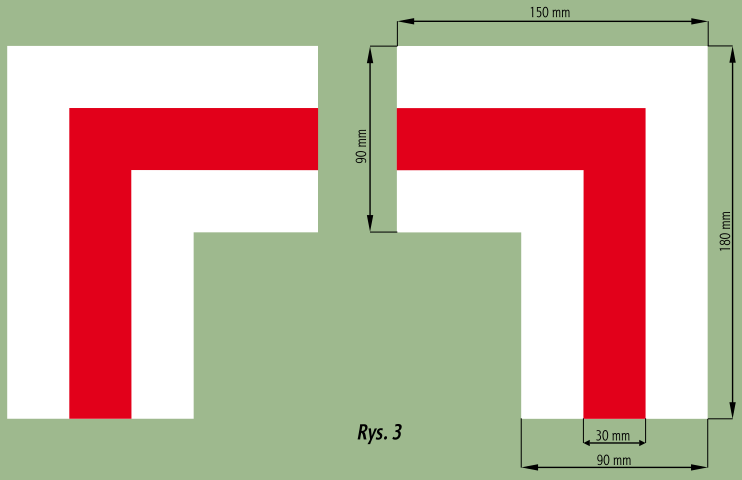
Prawo interpretacji zapisów niniejszej Instrukcji przysługuje wyłącznie Prezydium Zarządu Głównego PTTK.



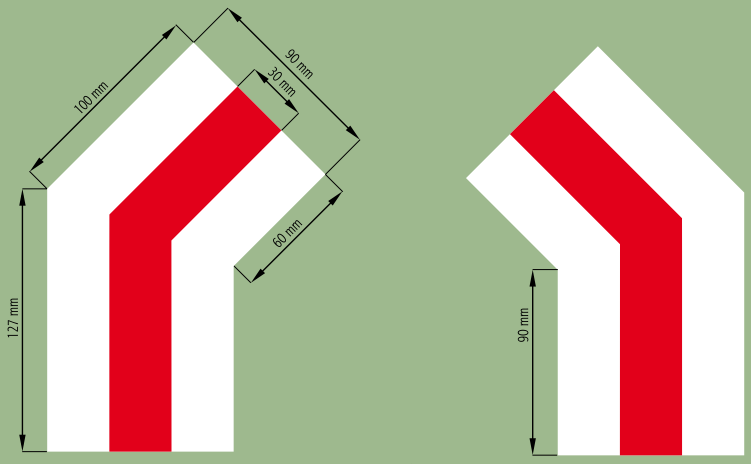
Rys. 1



Rys. 2

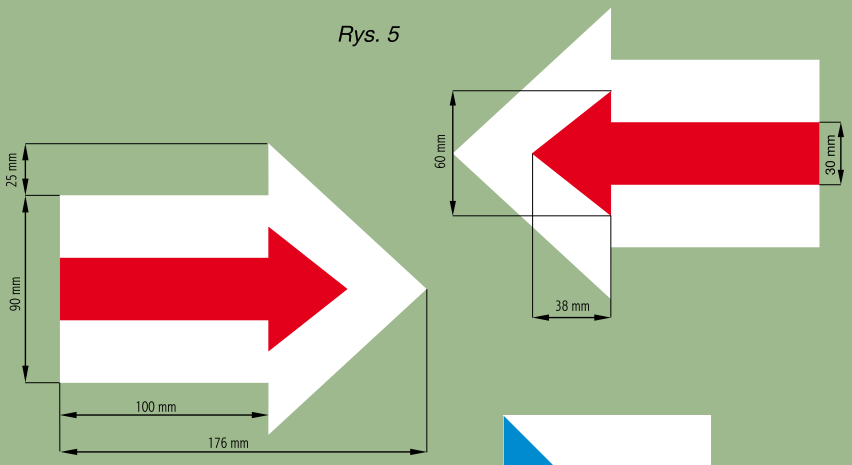


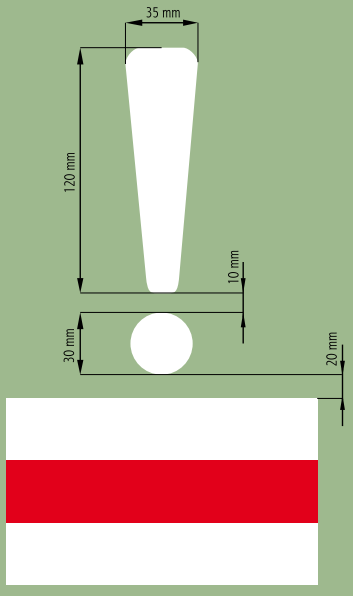
Rys. 3



Rys. 4

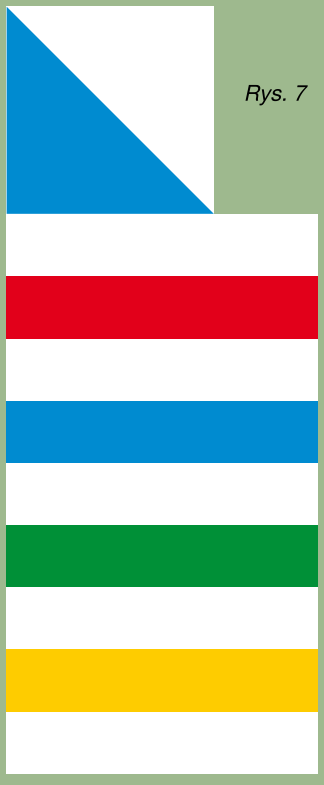
Rys. 5

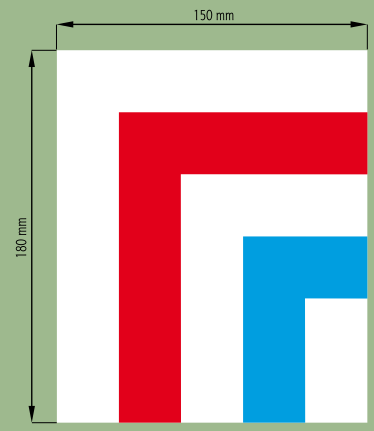




Rys. 6

Rys. 7

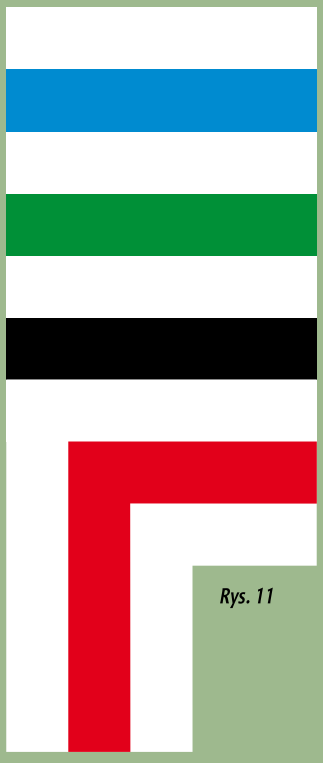




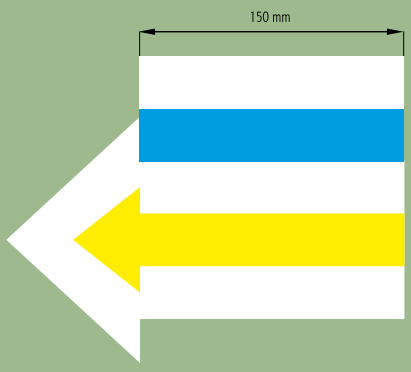
Rys. 8

Rys. 9

Rys. 10

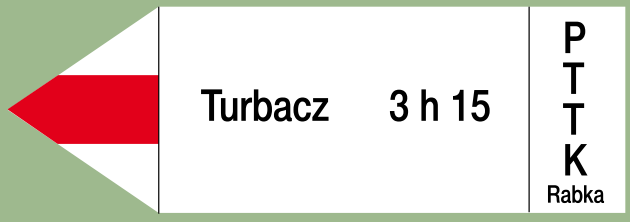


Rys. 11

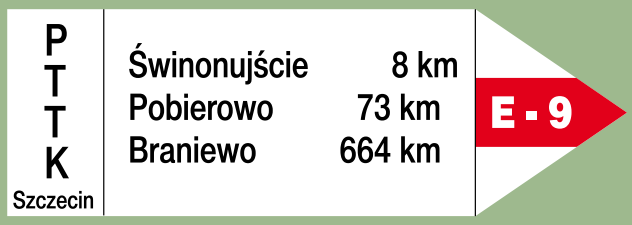


Rys. 12

Rys. 13



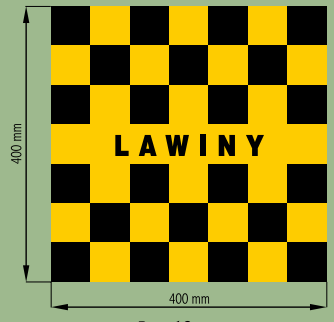
Rys. 14



Rys. 15

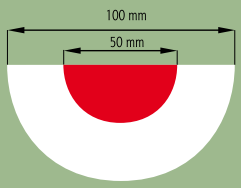
Rys. 16

Rys. 17



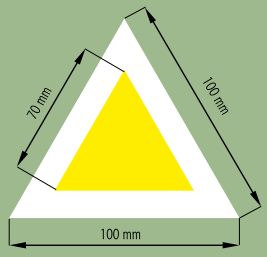
Rys. 18

Rys. 19



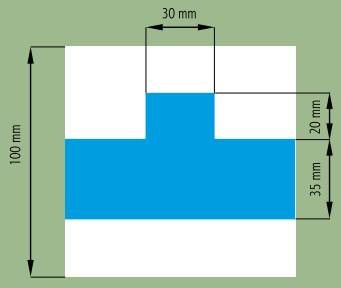
Rys. 20

Rys. 21



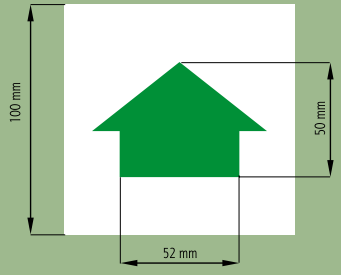
Rys. 22

Rys. 23

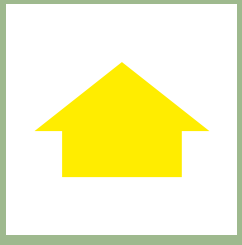


Rys. 24

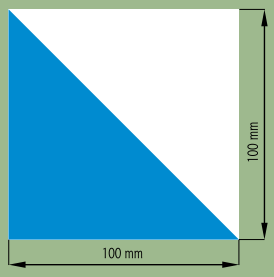
Rys. 25



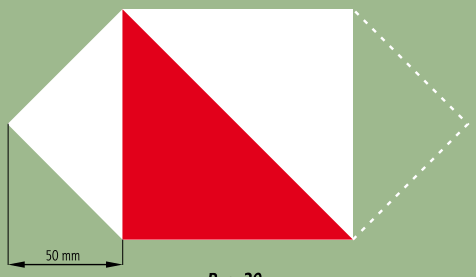
Rys. 26



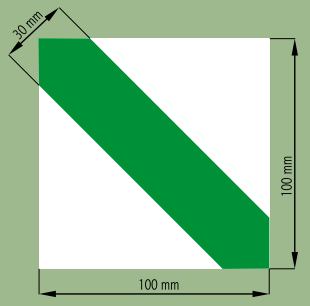
Rys. 27



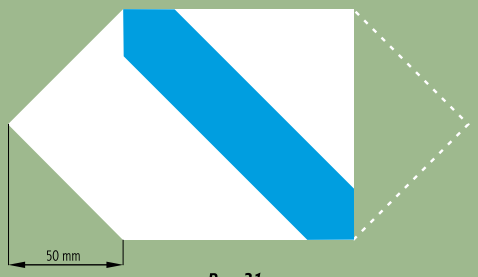
Rys. 28



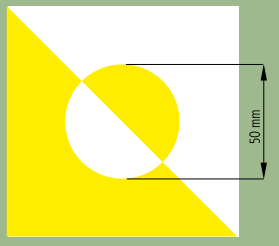
Rys. 29



Rys. 30

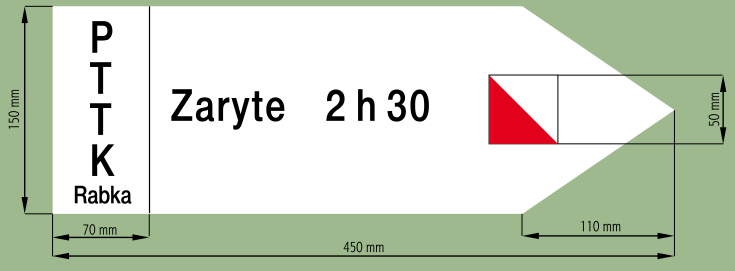


Rys. 31



Rys. 32

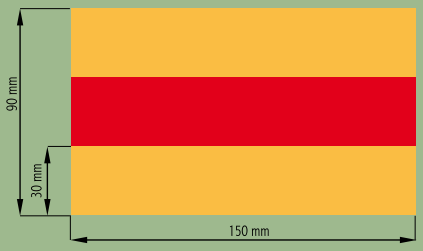
Rys. 33



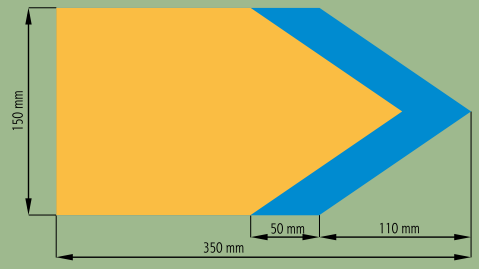
Rys. 34

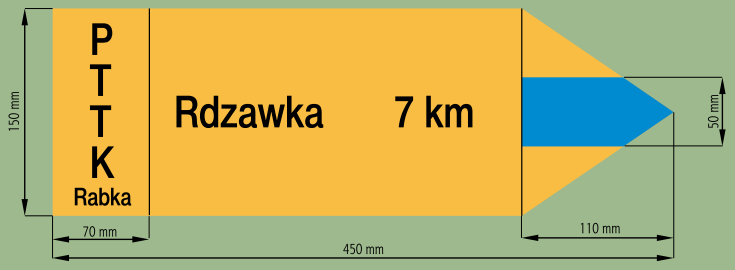
ścieżki

Rys. 35



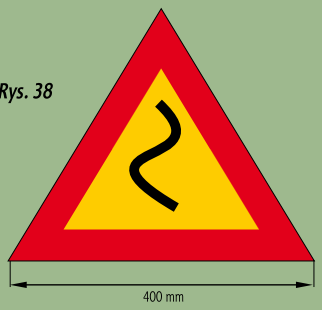
Rys. 36



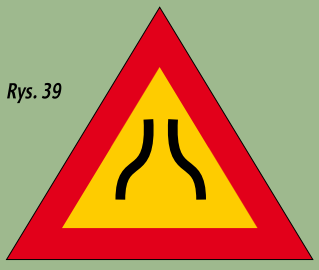


Rys. 37

Rys. 38



Rys. 39



Rys. 40

Rys. 41

Rys. 42

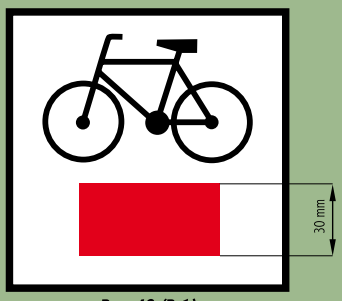
Rys. 43

Rys. 44

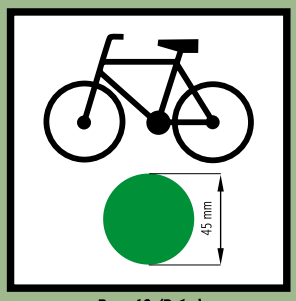
Rys. 45

Rys. 46

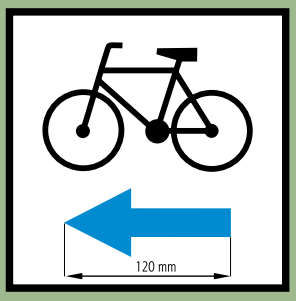
Rys. 47

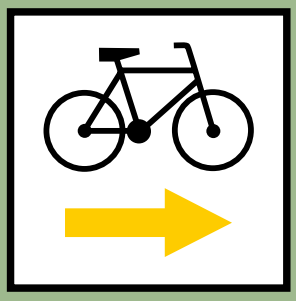


Rys. 48 (R-1)

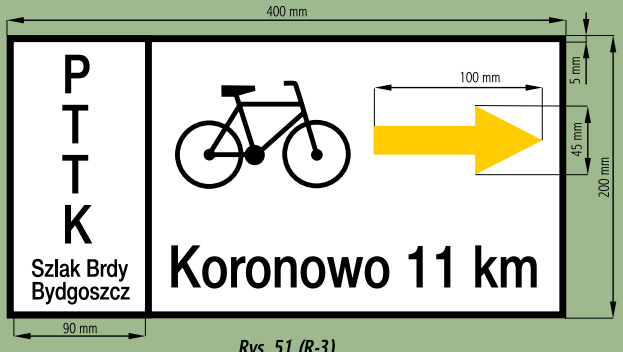


Rys. 49 (R-1a)



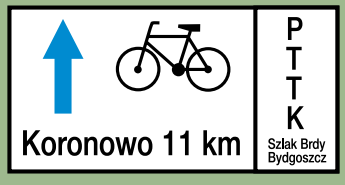


Rys. 50 (R-1b)



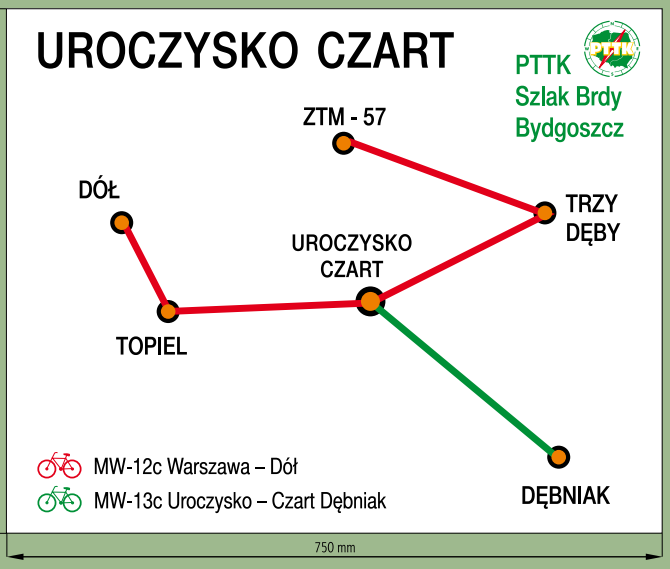
Rys. 51 (R-3)

Rys. 52 (R-3)



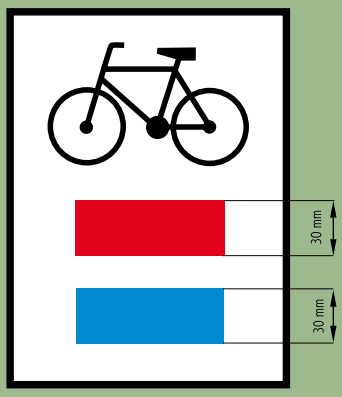
Rys. 53 (R-3)

PTTK 11

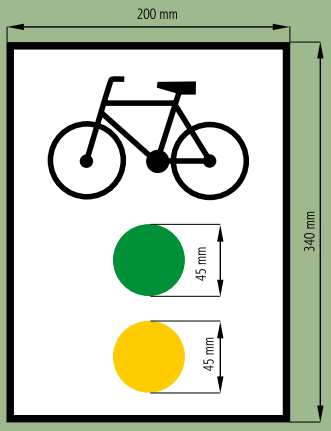


Rys. 54

Rys. 55



Rys. 56

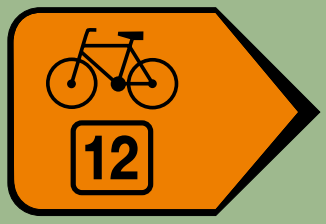


Rys. 57

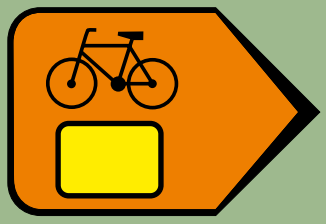
rys. 58 (R-4)
z numerem szlaku rowerowego

rys. 59 (R-4)
z barwnym oznaczeniem szlaku rowerowego

rys. 60 (R-4)
z numerem szlaku rowerowego i jego barwnym oznaczeniem



rys. 61 (R-4b)
z numerem szlaku rowerowego

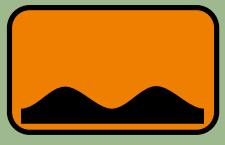


rys. 62 (R-4b)
z barwnym oznaczeniem szlaku rowerowego

rys. 63 (R-4c)

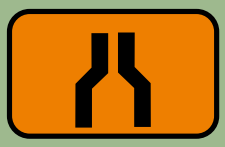
Rys. 64
tabliczki dla szlaku rowerowego umieszczane pod znakami R-4 i R-4b

spadek



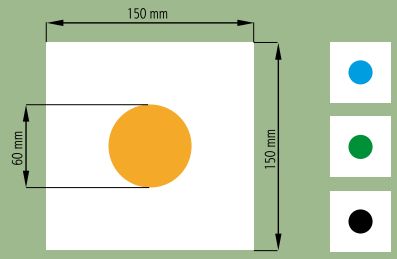
nierówności

wzniesienie

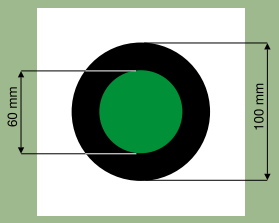


zwężenia

Uwaga!
Niniejsza tablica prezentuje jedynie wybrane znaki typu R-4. Pełne ich zestawienie można znaleźć w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r.



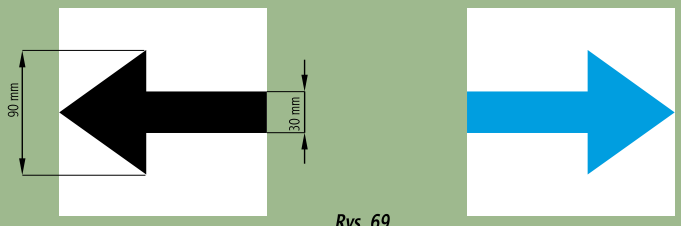
Rys. 65



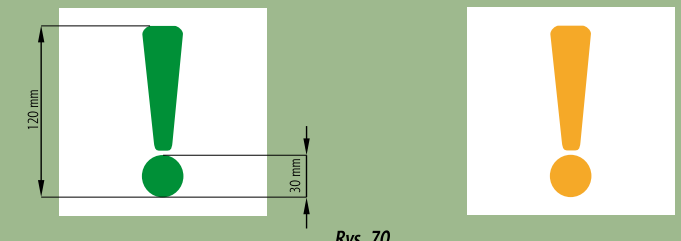
Rys. 66

Rys. 67

Rys. 68

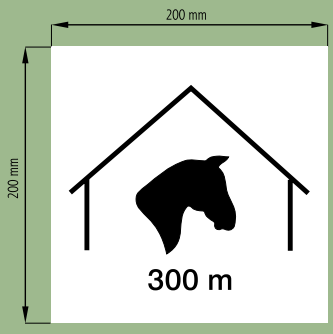


Rys. 69

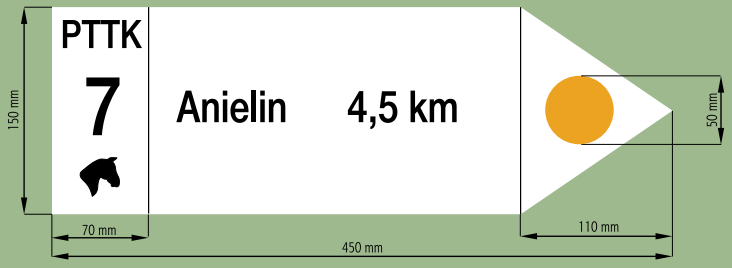


Rys. 70

Rys. 71

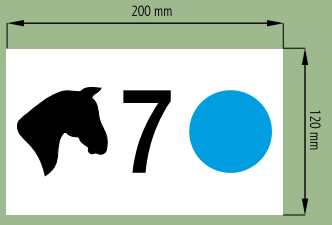


Rys. 72



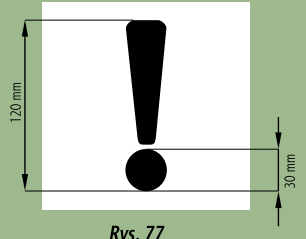
Rys. 73

Rys. 74

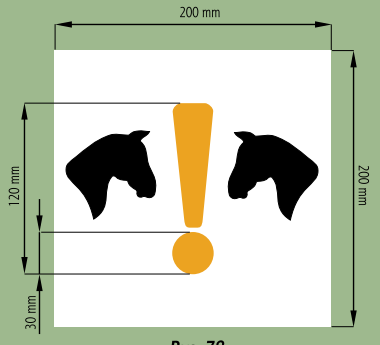


Rys. 76

Rys. 75



Rys. 77



Rys. 78

Rys. 79

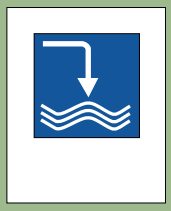
Rys. 80

Rys. 81

Rys. 82

Rys. 83

Rys. 84

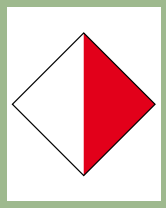


Rys. 85

Rys. 86

Rys. 87

Rys. 88



Rys. 89

Rys. 90

Rys. 91

Rys. 92

Rys. 93

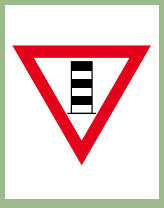
Rys. 94

Rys. 95

Rys. 96

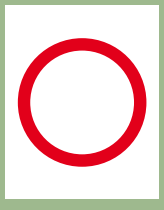
Rys. 97

Rys. 98



Rys. 99

Rys. 100



Rys. 101

ISBN 978-83-7005-562-2

www.pttk.pl

WYDAWNICTWO PTTK „KRAJ”