

Recenzenci

MAREK NOWACKI

Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu

SŁAWOJ TANAŚ

Uniwersytet Łódzki

Projekt okładki i opracowanie graficzne

ANDRZEJ WIELOCHA

Adiustacja, redakcja techniczna, skład i łamanie

ELŻBIETA PARADOWSKA

Koordinator projektu

JOLANTA ŚLEDZIŃSKA

Projekt dofinansowany ze środków

**Ministerstwa
Sportu
i Turystyki**



**Samorządu
Województwa
Wielkopolskiego**



EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

Za treść publikacji odpowiada Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze

© Copyright by Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Warszawa 2012

ISBN 978-83-7005-534-9

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

Druk: GS Sp. z o.o., Kraków

Nakład 1200 egz., ark. wydawn. 28,3, ark. druk. 24,0

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
Rozdział 1. TURYSTYKA ROWEROWA W POLSCE	
Potrzeba regulacji prawnych w turystyce rowerowej – JERZY GOSPODAREK	9
Rynkowe uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej – AGNIESZKA NIEZGODA	29
Rowerem przez Polskę – działania PTTK w zakresie turystyki rowerowej – JOLANTA ŚLEDZIŃSKA	41
Turystyka rowerowa w Lasach Państwowych – stan obecny oraz wybrane dylematy i wstępne propozycje jej rozwoju – MARIA ROTHERT, WIOLETTA KACPRZYK	65
Aspekty rozwoju turystyki rowerowej na obszarach chronionych w Polsce – BARBARA PISARSKA, ZBYSZKO PISARSKI	83
Rozdział 2. ROWEREM PO REGIONACH – SZLAKI TURYSTYKI ROWEROWEJ W POLSCE	
Turystyka rowerowa na obszarze Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” – GRZEGORZ GOŁOŚ	101
Rowerem przez Półwysep Helski. Uwarunkowania, projekty, efekty – PIOTR MAJDAK	111
Infrastruktura dla turystyki rowerowej w puszczy Zielonka i w jej okolicach – ANDRZEJ BILLERT	121
Projekt GPSwielkopolska – zastosowanie nawigacji satelitarnej w turystyce (nie tylko) rowerowej ANDRZEJ KALENIEWICZ	133
System rowerowych szlaków turystycznych województwa łódzkiego – TOMASZ DRONKA	141
Szlak Bursztynowy w województwie łódzkim jako przykład szlaku rowerowego – MARTA PABICH-MAKOSKA	153
Zagłębie Ruhry jako przykład dla rozwoju turystyki rowerowej w aglomeracji górnośląskiej – ALEX KOPIA	171
Możliwości i plany rozwoju szlaków rowerowych w oparciu o zlikwidowane linie kolejowe na przykładzie województwa wielkopolskiego – JACEK CIEŚLEWICZ	181

Rozdział 3. ROWEREM TRANSGRANICZNI

Jak to na rowerach w Galicji poza miasta jeżdżono, czyli rzecz o uwarunkowaniach turystyki kolarskiej w zaborze austriackim – ARTUR KUREK	195
Turystyka rowerowa na Roztoczu – stan i perspektywy rozwoju – TADEUSZ GRABOWSKI, PAWEŁ CEBRYKOW, ROBERT RABIEGA	211
Turystyka rowerowa na Drodze Świętego Jakuba – europejskim szlaku kulturowym – FRANCISZEK MRÓZ, ŁUKASZ MRÓZ	227

Rozdział 4. TURYSTYKA ROWEROWA W BADANIACH NAUKOWYCH

Zróżnicowanie form turystyki rowerowej w regionie leszczyńskim i południowej Australii – ALINA ZAJADACZ	245
Turystyka rowerowa w Roztoczańskim Parku Narodowym – HANNA PRÓSZYŃSKA-BORDAS, MICHAŁ FEDCZYŻYŃ	261
Rower – alternatywa wypoczynku poznańskiego studenta? – SYLWIA GRAJA-ZWOLIŃSKA, ALEKSANDRA SPYCHAŁA	281
Rekreacja rowerowa wśród studentów Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego – JAN ZAWADKA	295

Rozdział 5. TURYSTYKA ROWEROWA W PRAKTYCE

Rola funduszy unijnych w rozwoju szlaków rowerowych w województwie podkarpackim – MAŁGORZATA SKULIMOWSKA-RZEŻWICKA, JOANNA WŁAD	307
Turystyka rowerowa osób niewidomych – EUGENIUSZ TACZKOWSKI, WŁADYSŁAW GŁADYSIAK	321
Wielkopolski bakcyl bicykla – ANDRZEJ KALENIEWICZ	329
Soboty na dwóch kółkach w Pile – JAN BALCERZAK	335
Aspekty zdrowotne jazdy na rowerze – KAZIMIERZ KOZŁOWSKI	343
Spojrzenie turysty... z roweru i nie tylko – LECH KOŚCIELAK	353
Dydaktyczna i wychowawcza rola turystyki rowerowej w szkole na przykładzie Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli – KAROL MAKARA, ROBERT KACZMAREK, KRZYSZTOF PIOTROWSKI	369
Dodatek	379

WSTĘP

Zarówno rower, jak i turystyka rowerowa robią ostatnio oszałamiającą karierę. Rower, który od ponad stu lat jest stałym elementem naszej codzienności, po kilkudziesięciu latach zachwyty samochodami ponownie staje się modny. W większości polskich i europejskich domów można znaleźć przynajmniej jeden rower. O popularności tego środka lokomocji świadczy także stale rosnąca sprzedaż jednośladów. W ostatnich kilku latach, jak informują różne źródła, sprzedano w Polsce od 3 do 5 mln rowerów, a ponad 70% naszych rodaków deklaruje, że korzysta z nich częściej niż raz w miesiącu.

Jak wskazują badania naukowe, których wyniki prezentuje m.in. niniejsza publikacja, turystyka i rekreacja rowerowa są zjawiskami powszechnie akceptowanymi i uważanymi za pozytywne. Wpływają one bowiem na poprawę zdrowia i tężyzny fizycznej, umożliwiają zwiedzanie nowych miejsc, nie wymagają ponoszenia znaczących kosztów związanych z zakupem paliwa, części zamiennych czy okresowych przeglądów. Rower ponownie staje się, tym razem alternatywnym, środkiem lokalnej komunikacji w drodze do pracy lub szkoły. Jego „ekologiczność” i niskie koszty eksploatacji są przyczyną tworzenia różnego rodzaju „lobby rowerowych”, których efektem działania są nowe ścieżki i szlaki rowerowe oraz rozwijająca się wzdłuż nich infrastruktura uzupełniająca.

Problematyka rozwoju turystyki rowerowej, w tym budowy przeznaczonych do jej uprawiania tras, jest przedmiotem zainteresowania większości strategii rozwoju miast, gmin, powiatów i województw. Ale ten duży entuzjazm, wyrażający się często żywiołowym i niekontrolowanym tworzeniem szlaków i tras rowerowych, miewa czasem negatywne skutki wyrażające się w zaburzeniach ładu przestrzeni turystycznej.

Regularnie od kilku lat, także w Polsce, inicjuje się powstawanie euroregionalnych szlaków rowerowych, co pomaga w pozyskiwaniu środków z funduszy europejskich na tego rodzaju przedsięwzięcia. W Europie istnieje sieć szlaków EuroVelo, która obejmuje kilkanaście długodystansowych tras. Przebiegają one przez większość krajów europejskich, co dodatkowo wspomaga tak poważnie traktowane obecnie działania związane z integracją starego kontynentu.

Turystyka i rekreacja rowerowa, definiowane jako sposób spędzania wolnego czasu, zakładają podróżowanie rowerem dla przyjemności jeżdżenia, możliwości poznania. Nie ma w tym przypadku znaczenia to, czy podróż odbywa się po drodze utwardzonej czy po bezdrożach, trwa kilka godzin czy kilkadziesiąt dni. Ważny jest motyw. Taki sposób podróżowania staje się czasem sposobem „na turystyczne życie”, a turystów kolarzy coraz częściej spotykamy na polskich i europejskich drogach. Potrzebą chwili staje się zatem adaptowanie części szlaków przeznaczonych dla turystów pieszych na potrzeby cyklistów.

Wielu autorów, oprócz cech wynikających z definicji, wskazuje na prozdrowotne aspekty tego rodzaju aktywności turystycznej i rekreacyjnej. Jazda rowerem uprawiana dla przyjemności poprawia samopoczucie, uaktywnia przemianę materii, działa odchudzająco, wzmacnia mięśnie, stwarza okazję do ruchu na świeżym powietrzu, gwarantuje zdrowy sen, poprawia apetyt, wpływa dodatnio na funkcjonowanie układu nerwowego, a nawet jest środkiem leczniczym przeciw stanom nerwicowym.

Wobec przytoczonych argumentów nie dziwi zatem fakt, że rok 2012 Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze ogłosiło Rokiem Turystyki Rowerowej. W roku tym mija bowiem 60 lat od powołania w ramach Towarzystwa Komisji Turystyki Kolarskiej.

Publikacja, którą oddajemy do rąk Czytelników jest efektem przemyśleń zarówno naukowców zajmujących się turystyką aktywną, jak i praktyków, którzy z rowerem nie rozstają się podczas swoich turystycznych wędrówek. Jej popularno-naukowy, a w przypadku niektórych opracowań wręcz osobisty charakter, a także mnogość poruszanych tematów i zagadnień wskazują na nieprzeciętne znaczenie podjętej problematyki.

Życząc dobrej lektury, zapraszamy na rowerowe szlaki.

Redakcja

Rozdział 1.

TURYSTYKA ROWEROWA W POLSCE

POTRZEBA REGULACJI PRAWNYCH W TURYSTYCE ROWEROWEJ

Wprowadzenie

Turystyka rowerowa jako aktywny sposób spędzania czasu wolnego ma wielu zwolenników od lat. To zjawisko, występujące w skali masowej, nie mogło pozostawać poza zakresem zainteresowania systemu prawa obowiązującego w Polsce. Od dawna regulacjami prawnymi były objęte zwłaszcza zachowania rowerzystów korzystających z dróg publicznych oraz skutki cywilnoprawne i karnoprawne tych zachowań. Dostępne dane statystyczne dowodzą, że rowerzyści są coraz częściej ofiarami wypadków drogowych, ale również sprawcami takich wypadków. Według *Raportu o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2010 roku* (2011, s. 244) właśnie rowerzyści byli sprawcami 1588 wypadków drogowych we wskazanym roku, co stanowiło 5,2% wszystkich tego rodzaju zdarzeń. Najnowsze informacje zaś wykazują, że te niekorzystne tendencje pogłębiają się, gdyż w 2011 r. rowerzyści spowodowali 1854 wypadki drogowe, a liczba takich wypadków z udziałem rowerzystów wzrosła z 3918 w 2010 r. do 4652 w 2011 r. (Kuligowski 2012). Oczywiście trzeba zdawać sobie sprawę, że trudna do precyzyjnego określenia większość tych sytuacji dotyczy osób korzystających z roweru w celu dojazdu do pracy, na uczelnię, do szkoły lub na zakupy, a nie osób uprawiających turystykę rowerową. Ta uwaga jest w pełni aktualna w odniesieniu do danych, z których wynika, że podczas tzw. długiego weekendu majowego w 2012 r. policja zatrzymała aż 2080 pijanych rowerzystów (Kuligowski 2012).

Przytoczone fragmentaryczne dane statystyczne są na tyle bulwersujące, że generalnie usprawiedliwiają myśl o potrzebie istnienia regulacji prawnych dotyczących zachowań rowerzystów korzystających z dróg publicznych, jak też zachowań innych uczestników ruchu drogowego w odniesieniu do rowerzystów na drogach publicznych. Turystyka rowerowa to jednak nie tylko jazda po drogach publicz-

nych, ale również po szlakach turystycznych, drogach wewnętrznych, ścieżkach i bezdrożach. Wolność poruszania się rowerem po całym terytorium Polski wynika z wolności człowieka podlegającej ochronie prawnej, zagwarantowanej w przepisach Konstytucji RP z 2 kwietnia 1997 r.¹ Art. 31 tego aktu zapewnia każdemu człowiekowi możliwość postępowania według własnej woli, ale z poszanowaniem wolności i praw innych oraz przestrzeganiem ograniczeń wprowadzonych w drodze ustawowej, jeśli są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej albo wolności i praw innych osób (Kropiwnicki 2006, s. 35 i nast.). Ponadto przepisy art. 52 Konstytucji RP gwarantują każdemu wolność poruszania się po terytorium Polski oraz opuszczenia tego terytorium, co oczywiście może nastąpić również za pomocą roweru.

Ta konstytucyjnie gwarantowana szeroko rozumiana wolność jest – ze względu na członkostwo Polski w UE – ściśle powiązana z prawami podstawowymi obywateli UE. Generalnie daje temu wyraz art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej², zgodnie z którym Unia uznaje prawa, wolności i zasady określone w Karcie Praw Podstawowych UE z 2 grudnia 2000 r. Z kolei art. 20 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej³ wiąże z obywatelstwem Unii prawo do swobodnego przemieszczania się i przebywania na terytorium państw członkowskich. Przy tym art. 21 tego traktatu zastrzega istnienie ograniczeń i warunków korzystania z tego prawa, ustanowionych w traktatach unijnych i środkach przyjętych w celu ich wykonania. Trzeba też przywołać art. 45 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej⁴, wymieniający wśród praw obywatelskich prawo każdego obywatela Unii do swobodnego przemieszczania się i przebywania na terytorium państw członkowskich (Bodnar 2008). Takie przemieszczanie, szeroko rozumiane, niewątpliwie obejmuje również sytuacje, gdy następuje to przy użyciu roweru. To samo należy powiedzieć o ustaleniach protokołu nr 4⁵ do Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności⁶, który w art. 2 gwarantuje każdemu, kto legalnie przebywa na terytorium państwa, prawo do swobodnego poruszania się na tym terytorium. Jest to tzw. wolność lokomocyjna (Hofmański 2010, s. 158). Zarazem ust. 3 wskazanego artykułu przewiduje, że korzystanie z tego prawa może być ograniczone jedynie w drodze ustawowej, jeśli jest to konieczne w społeczeństwie demokratycznym

¹ Dz.U., Nr 78, poz. 483 ze zm.

² Tekst skonsolidowany Dz. Urz. UE, C 83/13 z 30.3.2010 r.

³ Tekst skonsolidowany Dz. Urz. UE, C 83/47 z 30.3.2010 r.

⁴ Tekst skonsolidowany Dz. Urz. UE, C 83/389 z 30.3.2010 r.

⁵ Protokół dodatkowy z 16 września 1963 r., ratyfikowany przez Polskę 10 października 1994 r. (Dz.U. z 1995 r., Nr 36, poz. 175).

⁶ Konwencja z 4 listopada 1950 r., zwana powszechnie Europejską konwencją praw człowieka, została ratyfikowana przez Polskę 19 stycznia 1993 r. (Dz.U. z 1993 r., Nr 61, poz. 284).

z uwagi na bezpieczeństwo państwowe i publiczne, utrzymanie porządku publicznego, zapobieganie przestępczości, ochronę zdrowia lub moralności czy ochronę praw i wolności innych osób.

Przywołane przepisy konstytucyjne oraz regulacje prawa UE i prawa międzynarodowego, dotyczące praw i wolności człowieka, stanowią fundament wolnościowych zachowań każdego z nas, które mogą wyrażać się w bardzo zróżnicowanych postaciach, w tym w uprawianiu turystyki rowerowej.

Celem tego opracowania jest poddanie analizie norm prawa polskiego w zakresie wprowadzanych ograniczeń dotyczących tego rodzaju turystyki, w powiązaniu z prawem UE i prawem międzynarodowym. Chodzi tutaj zarówno o akty prawa obowiązującego, jak też regulacje ustawowe, które jeszcze nie weszły w życie bądź są dopiero projektowane. Warto przy tym zastanowić się nad zasadniczą sprawą, czy takie regulacje prawne są potrzebne i jakie funkcje spełniają lub mają spełniać w odniesieniu do turystyki rowerowej.

2. Turystyka rowerowa a *Ustawa o drogach publicznych*

Znaczna część turystyki rowerowej odbywa się po drogach publicznych. Zgodnie z art. 1 *Ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*⁷, tego rodzaju drogą jest droga zaliczona na podstawie wymienionej ustawy do jednej z kategorii dróg, z których może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub w innych przepisach szczególnych. Skoro każdy może korzystać z drogi publicznej, to dotyczy to również osób uprawiających turystykę rowerową. Odnosi się to do wszystkich kategorii dróg publicznych wyróżnionych przez analizowaną ustawę, a więc zarówno do dróg krajowych stanowiących własność Skarbu Państwa, jak i dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych będących własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy. Przy tym zaliczenie drogi publicznej do kategorii dróg krajowych następuje na podstawie rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu, a do kategorii dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych – w drodze uchwały odpowiednio sejmiku województwa, rady powiatu lub rady gminy, co wynika z art. 6, 6a, 7 oraz 7a analizowanej ustawy.

Trzeba też wskazać drugi podział dróg publicznych, dokonany przez wymienioną ustawę ze względu na ich dostępność, gdyż z tego punktu widzenia odróżnia się drogi ogólnodostępne i drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady

⁷ Tekst jedn. Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115 ze zm.

i drogi ekspresowe. Z oczywistych względów bezpieczeństwa właśnie autostrady i drogi ekspresowe są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych. Jazda rowerem po tych drogach nie jest dozwolona i nie można na nich uprawiać turystyki rowerowej, co bez wątpienia jest słusznym rozwiązaniem i nie wymaga szczegółowego uzasadnienia.

Inny status mają drogi wewnętrzne, do których – zgodnie z art. 8 *Ustawy o drogach publicznych* – należą drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym. Utrzymanie, ochrona i oznakowanie takiej drogi należy do zarządcy terenu, na którym znajduje się dana droga wewnętrzna, a w razie jego braku – do właściciela tego terenu. To oni decydują o ewentualnym udostępnieniu tego rodzaju drogi do celów turystyki rowerowej.

Dla turystyki rowerowej mają znaczenie obowiązki nałożone na zarządców dróg publicznych, którymi są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, a dla dróg gminnych – wójt i odpowiednio burmistrz lub prezydent miasta. Właśnie do tych zarządców należą obowiązki określone w art. 20 analizowanej ustawy, w tym w szczególności dotyczące utrzymania nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich oraz urządzeń zabezpieczających ruch, a także okresowych kontroli stanu dróg i obiektów inżynierskich, z uwzględnieniem zwłaszcza ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z tym warto powołać się na ustalenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej⁸, które w dążeniu do zmniejszenia liczby wypadków na drogach UE wymagają ustanowienia i wdrożenia w każdym państwie członkowskim odpowiednich procedur, dotyczących ocen wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz tzw. audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wśród kryteriów tych ocen i audytów bezpieczeństwa są wymienieni m.in. także tzw. użytkownicy niechronieni dróg, a więc np. piesi, rowerzyści i motocykliści⁹. Wyznaczone przez przywołaną dyrektywę działania, zmierzające do zapewnienia spójnego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, realizuje ustawa z 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw¹⁰. Ta nowelizacja *Ustawy o drogach publicznych* weszła w życie 31 maja 2012 r. Można stwierdzić, że dzięki tym regulacjom prawnym powinna nastąpić poprawa stanu technicznego dróg w Polsce oraz podnieść się poziom bezpieczeń-

⁸ Dz.Urz. UE, L 319/59 z 29.11.2008 r.

⁹ Zob. załącznik I, II i III do dyrektywy powołanej w przypisie poprzednim.

¹⁰ Dz.U. z 13.04.2012 r., poz. 472.

stwa na drogach. W konsekwencji zwiększy się bezpieczeństwo uprawiania turystyki rowerowej na drogach publicznych, wobec tego trzeba docenić tę funkcję ochronną powołanych regulacji prawnych.

Turystyka rowerowa a ustawa *Prawo o ruchu drogowym*

Ściśle powiązana z omówioną wyżej ustawą o drogach publicznych jest ustawa z 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*¹¹, gdyż określa ona m.in. zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a także zasady i warunki kontroli ruchu drogowego. To właśnie ta ustawa – potocznie nazywana nieściśle kodeksem drogowym – w art. 2 pkt 47 definiuje pojęcie roweru jako pojazdu o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszanego siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, dopuszczając pod określonymi warunkami wyposażenie danego roweru w pomocniczy napęd elektryczny uruchamiany naciskiem na pedały. Ta zresztą definicja roweru dopiero w obecnym ujęciu jest zgodna z ustaleniami art. 1 ust. 1 lit. h dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 marca 2002 r.¹², co zostało wytknięte w opinii Biura Analiz Sejmowych w toku prac nad nowelizacją prawa o ruchu drogowym¹³. Wskazana dyrektywa jedynie w sposób pośredni jest związana z definicją roweru w prawie unijnym. Ważniejsze znaczenie ma obecnie definicja roweru ustalona dla celów decyzji Komisji z 29 listopada 2011 r. w sprawie wymogów bezpieczeństwa, jakie muszą spełniać normy europejskie dotyczące rowerów, rowerów dziecięcych i bagażników rowerowych zgodnie z dyrektywą 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴. W rozumieniu art. 1 lit. a tej decyzji rower oznacza pojazd dwukołowy napędzany wyłącznie lub głównie siłą mięśni rowerzysty, z wyłączeniem pojazdów posiadających dwa siodła lub większą ich liczbę. Zarazem wskazany artykuł zdefiniował m.in. pojęcie roweru miejskiego i wycieczkowego oraz roweru górskiego. Te unijne regulacje mają znaczenie porządkujące, spełniają funkcję normalizacyjną, aby zostało zapewnione bezpieczeństwo osób korzystających z rowerów. Zostały one ustalone w celu wprowadzenia szczegółowych wymagań bezpieczeństwa dla rowerów i nie należy ich rozumieć w sposób formalistyczny, a więc wyciągać np. taki wniosek, że osoby

¹¹ Tekst jedn. Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 ze zm.

¹² Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz., WE, L 124/1 z 9.5.2002 r.).

¹³ Zob. opinie w tej sprawie dołączone do druku sejmowego nr 2771 z 15 grudnia 2009 r.

¹⁴ Dz. Urz. UE, L 319/106 z 2.12.2011 r.

jadące rowerem typu tandemem nie uprawiają turystyki rowerowej. Byłby to wniosek całkowicie błędny.

Problematyka ruchu drogowego nie jest uregulowana przez prawo UE, ale analizowana ustawa *Prawo o ruchu drogowym* pozostaje w ścisłych związkach z Konwencją o ruchu drogowym¹⁵ oraz Konwencją o znakach i sygnałach drogowych¹⁶, które zostały sporządzone w Wiedniu 8 listopada 1968 r., a także z kilkoma innymi umowami międzynarodowymi z tej dziedziny. Wymieniona Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym została istotnie zmieniona w 2006 r., ale do tej pory te wiążące Polskę zmiany nie zostały opublikowane w Dzienniku Ustaw¹⁷. Jest to ważna kwestia, gdyż ustawa *Prawo o ruchu drogowym* pozostawała w pewnej sprzeczności z tą właśnie konwencją międzynarodową, a dostosowaniu wskazanej ustawy do aktualnego brzmienia Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym była poświęcona nowelizacja tej ustawy, dokonana przez ustawę z 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz *Ustawy o kierujących pojazdami*¹⁸. Wskazana nowelizacja dokonała wielu niezmiernie znaczących zmian dla wszystkich osób jeżdżących rowerami, w tym dla turystów rowerowych korzystających z dróg publicznych.

Trzeba choć krótko wspomnieć, że oprócz nowej, przytoczonej już wyżej definicji roweru, nowelizacja analizowanej ustawy dokonana w 2011 r. wprowadziła zmienioną definicję drogi dla rowerów, dodała pojęcie pasa ruchu dla rowerów oraz śluzy rowerowej, a także określiła „po nowemu” wiele zachowań rowerzystów na drogach publicznych oraz zasady postępowania innych uczestników ruchu drogowego w stosunku do osób kierujących rowerami. Miało to na celu poprawienie bezpieczeństwa rowerzystów¹⁹. Należy więc w tym miejscu podkreślić realizację przez analizowane regulacje prawne niezmiernie istotnej funkcji ochronnej.

Dla turystyki rowerowej duże znaczenie ma art. 3 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, który zobowiązuje każdego uczestnika ruchu do zachowania ostrożności, a nawet szczególnej ostrożności, gdy ustawa tego wymaga, a także do unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przy tym ten mający ogólne zastosowanie przepis rozumie przez działanie również zaniechanie uczestnika ruchu drogowego, a więc także kierującego rowerem. Ponadto wiele

¹⁵ Dz. U. z 1988 r., Nr 5, poz. 40 i 41.

¹⁶ Dz. U. z 1988 r., Nr 5, poz. 42 i 43.

¹⁷ Zob. interpelację nr 1368 do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, wniesioną 10 stycznia 2012 r. i odpowiedź na tę interpelację (<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ7.nsf/main/333D4D7E>).

¹⁸ Dz.U., Nr 92, poz. 530.

¹⁹ Zob. uzasadnienie druku sejmowego nr 2771 z 15 grudnia 2009 r.

przepisów szczególnych analizowanej ustawy odnosi się do jazdy rowerem po drogach publicznych, a zwłaszcza art. 11 ust. 4, art. 16 ust. 1, 5 i 7, art. 24 ust. 2 i 12, art. 27, art. 32 ust. 1, 2 i 6, art. 33²⁰, art. 45, art. 46 ust. 1, art. 47 ust. 2 oraz art. 49 ust. 1. Spełniają one wspomnianą nader ważną funkcję ochronną i zarazem porządkową.

Z turystyką rowerową wiążą się bezpośrednio ustalenia art. 65–65i omawianej ustawy, regulujące wykorzystanie dróg w sposób szczególny, tj. m.in. w razie organizowania rajdu rowerowego lub innej imprezy powodującej utrudnienia w ruchu i wymagającej korzystania z drogi w sposób szczególny. W takiej sytuacji jest wymagane uzyskanie zezwolenia na przeprowadzenie tego rodzaju imprezy, opracowanie przez organizatora jej regulaminu i programu oraz dokonanie odpowiednich uzgodnień i ustaleń, a także podjęcie współdziałania zwłaszcza z policją, co ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku podczas trwania danej imprezy. Oczywiście jest tutaj funkcja porządkująco-ochronna wskazanych regulacji ustawowych.

Dla turystyki rowerowej mają nadal znaczenie przepisy art. 87 oraz art. 96 i art. 97 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, które wraz z całym rozdziałem 1 działu IV tej ustawy mają zostać uchylone z dniem 19 stycznia 2013 r. Przepisy te określają warunki kierowania rowerem. Zgodnie z ogólnymi ustaleniami art. 87 ust. 1 tej ustawy, dotyczącymi każdego kierującego pojazdem, w tym również kierującego rowerem, wymagane jest osiągnięcie oznaczonego wieku oraz bycie sprawnym pod względem fizycznym i psychicznym, a także posiadanie umiejętności kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę, co powinno znaleźć wyraz w odpowiednim dokumencie stwierdzającym uprawnienie do kierowania pojazdem. Przy tym szczególnie przepis ust. 3 tegoż artykułu przesądza, że od osoby, która ukończyła 18 lat, nie wymaga się uprawnień do kierowania rowerem. Jest to wielkie ułatwienie uprawiania turystyki rowerowej przez osoby dorosłe, wynikające z założenia, że dorośli znają przepisy ruchu drogowego i zdecydowana większość z nich – zwłaszcza ludzi młodych – posiada prawo jazdy. Niestety, rzeczywistość nie zawsze to potwierdza, o czym świadczą przytoczone wyżej dane dotyczące coraz większej liczby wypadków drogowych spowodowanych przez rowerzystów oraz stwierdzonych przypadków kierowania rowerem po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości (zob. Kuligowski 2012).

Dla uprawiania turystyki rowerowej przez młodzież istotne znaczenie ma fakt, że przepisy art. 96 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* przewidują możliwość uzyskania karty rowerowej już przez osobę, która ukończyła 10 lat. Warunkiem jest wy-

²⁰ Artykuł ten zawiera wyjątkowo ważne tzw. przepisy dodatkowe o ruchu rowerów, dopuszczające m.in. pod oznaczonymi warunkami korzystanie przez rowerzystę z jazdy chodnikiem.

kazanie się niezbędnymi kwalifikacjami, których sprawdzenia dokonuje – zgodnie z art. 109 ust. 4 powołanej ustawy – nauczyciel wychowania komunikacyjnego uprawniony przez dyrektora szkoły, policjant posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego lub egzaminator spełniający wymagania tej ustawy. Oczywiście zazwyczaj to wskazany nauczyciel organizuje taki egzamin na kartę rowerową. Trzeba jednak zauważyć, że obecnie obowiązujące przepisy ruchu drogowego nie podchodzą do tej sprawy w sposób sformalizowany i zawsze można wystąpić do odpowiedniej jednostki organizacyjnej policji z prośbą o dokonanie sprawdzenia kwalifikacji w tym zakresie posiadanych przez osobę niepełnoletnią²¹. Na podstawie takiego sprawdzenia kwalifikacji kartę rowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor odpowiedniej szkoły, co wynika z art. 97 ust. 2 analizowanej ustawy. Przy tym art. 96 ust. 1 pkt 1 tej ustawy uznaje również za dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania rowerem przez osobę, która nie ukończyła 18 lat, posiadającą przezeń kartę motorowerową lub prawo jazdy. Należy uznać te przepisy ustawy *Prawo o ruchu drogowym* za spełniające ważną funkcję organizacyjno-szkoleniową. Regulacje te odgrywają znaczącą rolę z punktu widzenia rozwoju turystyki rowerowej wśród młodzieży.

Na koniec analizowania związków turystyki rowerowej z ustawą *Prawo o ruchu drogowym* warto podkreślić znaczenie przepisów o kontroli ruchu drogowego, zawartych w dziale V tej ustawy. Szczególnie ważny jest tutaj art. 129 analizowanej ustawy, który zalicza do zadań policji czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem oraz jego kontrolowanie. W związku z tymi zadaniami policjanci są uprawnieni m.in. do legitymowania wszystkich uczestników ruchu, w tym także rowerzystów, wydawania im wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu, jak też żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. W tych ustaleniach ustawowych wyraża się ważna funkcja kontrolna, która ma znaczenie dla bezpiecznego uprawiania turystyki rowerowej na drogach publicznych. To samo trzeba powiedzieć o przepisach art. 129b ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, będących podstawą wykonywania kontroli ruchu drogowego w gminach i miastach przez strażników gminnych i miejskich. Strażnicy ci mają prawo kontrolowania uczestników ruchu naruszających przepisy o ruchu rowerów i są uprawnieni m.in. do zatrzymania rowerzysty i legitymowania go oraz wydawania wiążących poleceń. Ponadto na podstawie art. 129c analizowanej ustawy taka kontrola na terenach lasów lub parków narodowych może być wykonywana przez strażników leśnych lub funkcjonariuszy Straży Parku. Przy tym z art. 129f tej ustawy wynika obowiązek strażników gminnych (miejskich) i leśnych oraz funkcjonariuszy Straży Parku uniemożliwienia do czasu

²¹ Tak, słusznie (Łukaszewicz 2012).

przybycia policji kierowania pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu. Odnosi się to oczywiście również do każdej osoby kierującej rowerem, w tym osoby uprawiającej turystykę rowerową.

Trzeba wspomnieć, że liczne przepisy wykonawcze do ustawy *Prawo o ruchu drogowym* dotyczą osób kierujących rowerami. Należy wymienić zwłaszcza rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²², określające w § 53 ust. 1 niezbędne wyposażenie roweru, a także rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych²³, określające znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, wyrażające ostrzeżenia, zakazy, nakazy i informacje, w tym sposoby oznakowania dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych oraz dodatkowe znaki szlaków rowerowych. Ustalenia tych aktów wykonawczych spełniają ważną funkcję porządkowo-ochronną i mają duże znaczenie dla turystyki rowerowej uprawianej na drogach publicznych.

Turystyka rowerowa a *Ustawa o kierujących pojazdami*

Z wyżej omówioną ustawą *Prawo o ruchu drogowym* jest bardzo ściśle powiązana *Ustawa z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami*²⁴, która miała wejść w życie po upływie roku od dnia ogłoszenia, ale zostało to przesunięte na 19 stycznia 2013 r. Ewenementem jest to, że została ona już kilka razy zmieniona, chociaż jeszcze nie obowiązuje. Jednym z głównych celów tej ustawy ma być poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce²⁵. Wskazana ustawa odnosi się głównie do kierujących pojazdami samochodowymi i w tym zakresie wdraża ustalenia prawa UE, ale zarazem reguluje ona całokształt problematyki uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami, w tym rowerami, wyłączając te zagadnienia z zakresu przedmiotowego ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Tym samym po wejściu w życie *Ustawy o kierujących pojazdami* nastąpi postulowane przez niektórych rozdzielenie właściwych przepisów ruchu drogowego od przepisów dotyczących procedur admini-

²² Dz.U., Nr 32, poz. 262 ze zm.

²³ Dz.U., Nr 170, poz. 1393 ze zm.

²⁴ Dz.U., Nr 30, poz. 151 ze zm.

²⁵ Zob. uzasadnienie rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami, zawartego w druku sejmowym nr 2879 cz. I z 8 marca 2010 r., s. 1.

stracyjnych i przepisów regulujących działalność gospodarczą związaną z ruchem drogowym²⁶.

Ogólnie można stwierdzić, że w odniesieniu do kierowania rowerami *Ustawa o kierujących pojazdami* przejęła główne dotychczasowe ustalenia ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, dokonując jednak pewnej formalizacji postępowania w tym zakresie. Zgodnie z art. 3 *Ustawy o kierujących pojazdami*, kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz ma umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrożący bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarządzający komuś na szkodę oraz legitymujący się odpowiednim dokumentem potwierdzającym uprawnienia do kierowania pojazdem. Przy tym ust. 4 wymienionego artykułu ustala, że osoba, która ukończyła 18 lat, nie jest obowiązana do posiadania dokumentu potwierdzającego uprawnienia do kierowania rowerem. Dla osób, które nie ukończyły tego wieku takim dokumentem będzie nadal karta rowerowa, ale także prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T, co przewiduje art. 7 ust. 1 pkt 2 analizowanej ustawy. Według art. 8 ust. 1 pkt 10 tej ustawy, kartę rowerową będzie można otrzymać – tak jak dotychczas – w razie ukończenia 10 lat, przy utrzymaniu zasady, że do przewożenia rowerem innej osoby oraz kierowania rowerem wieloosobowym trzeba będzie mieć ukończone 17 lat. Warto podkreślić, że właśnie karta rowerowa jest dla większości dzieci i młodzieży pierwszą w ich życiu przepustką do uczestnictwa w ruchu drogowym, a nawyki ukształtowane w tym okresie mają wielkie znaczenie dla zachowań w dorosłym życiu²⁷. Ta konstatacja ma niewątpliwie znaczenie również dla turystyki rowerowej.

Należy zauważyć pozytywne zmiany w zakresie uzyskiwania karty rowerowej, które wprowadzi nowa ustawa wraz z wejściem jej w życie. Zostały mianowicie wyciągnięte wnioski z dostrzeżonego zjawiska częstego braku odpowiedniego przygotowania kadry nauczycielskiej w dziedzinie wychowania komunikacyjnego realizowanego w szkołach podczas zajęć z techniki, zatem analizowana ustawa przewidziała możliwość współpracy w tym zakresie dyrektorów szkół z szefami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Daje temu wyraz art. 41 *Ustawy o kierujących pojazdami*, który przewiduje umieszczenie w podstawie programowej kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół treści umożliwiających przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej, przy czym odpowiednie zajęcia dla uczniów prowadzić mają nie tylko nauczyciele posiadający wymagane kwalifikacje, ale także wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz ośrodki szkolenia kierowców, spełniające dodatkowe wymagania ustawowe. Zgodnie z ust. 3 wymienionego artykułu, będzie to następowało na

²⁶ Tamże, s. 3.

²⁷ Tak, słusznie (uzasadnienie dokumentu przywołanego w przypisie 25, s. 6).

podstawie porozumień zawieranych przez dyrektorów szkół, umożliwiając nieodpłatne uczestnictwo uczniów w zajęciach organizowanych przez dany ośrodek dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej. Właśnie wskazane ośrodki będą prowadziły zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej.

Warto poza tym podkreślić, że *Ustawa o kierujących pojazdami* przewiduje w art. 42 wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego m.in. tryb i warunki egzaminu na kartę rowerową oraz wzór takiej karty. Sformalizuje to postępowanie w tym zakresie, które do tej pory charakteryzowała dowolność i uznaniowość ze szkodą dla poziomu umiejętności bezpiecznego kierowania rowerem przez osoby niepełnoletnie. Pozytywnie trzeba też ocenić zmiany wynikające z art. 65 *Ustawy o kierujących pojazdami*, dopuszczające do sprawdzania niezbędnych umiejętności wymaganych od posiadacza karty rowerowej zarówno nauczycieli i policjantów ze specjalistycznym przeszkoleniem, jak i egzaminatorów oraz instruktorów prowadzących zajęcia z zakresu ruchu drogowego. Warunkiem takiego egzaminu będzie obecność na nim nauczyciela, rodzica lub opiekuna, co powinno zobiektywizować przebieg sprawdzania niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową. Korzystnym nowym rozwiązaniem będzie też ustalenie art. 17 analizowanej ustawy mówiącego, że kartę rowerową będzie wydawał nieodpłatnie nie tylko dyrektor szkoły, ale również dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców. Przy tym nowością będzie wymóg pisemnej zgody rodzica lub opiekuna, co zwiększy ich odpowiedzialność za dopuszczenie danej osoby niepełnoletniej kierującej rowerem do ruchu drogowego. Jak się wydaje, wejście w życie omówionych ustaleń *Ustawy o kierujących pojazdami*, spełniających funkcję organizacyjno-szkoleniową, powinno spowodować bardziej odpowiedzialne uczestnictwo w ruchu drogowym młodych ludzi jeżdżących rowerami. Turystyka rowerowa powinna na tym zyskać.

Turystyka rowerowa a *Ustawa o lasach*

Turystyka rowerowa odbywa się nieraz po drogach publicznych i ścieżkach znajdujących się na terenach zalesionych. Znajduje wtedy zastosowania *Ustawa z 28 września 1991 r. o lasach*²⁸. Ustawa ta w art. 26 ust. 1 określiła zasadę udostępniania lasów stanowiących własność Skarbu Państwa dla ludności. Właściciel każ-

²⁸ Tekst jedn. Dz.U. z 2011 r., Nr 12, poz. 59 ze zm.

dego innego lasu może zakazać wstępu do swojego lasu, oznaczając ten las odpowiednią tablicą zgodnie z art. 28 powołanej ustawy. Wówczas turystyka rowerowa w takim lesie nie jest oczywiście dozwolona, tak samo zresztą jak w sytuacjach stałego lub okresowego zakazu wstępu do lasu państwowego, np. ze względu na duże zagrożenie pożarowe. Zasada swobodnego dostępu do lasu będącego własnością Skarbu Państwa jest bowiem ograniczona ze względu na spełnianie przez las funkcji ochronnej i produkcyjnej (Radecki 2008a, s. 146 i nast.).

Wskazana zasada mimo swoich ograniczeń jest oczywiście korzystna dla rozwoju turystyki rowerowej w lasach. Korzystne są również ustalenia art. 29 *Ustawy o lasach*, które zezwalają na ruch pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem w lesie jedynie drogami publicznymi. Wszystkie inne drogi położone w lesie są drogami leśnymi i ruch po nich wskazanymi pojazdami jest dozwolony tylko wtedy, gdy dana droga jest oznakowana drogowskazem dopuszczającym ruch. To daleko idące ograniczenie nie dotyczy inwalidów poruszających się pojazdami przystosowanymi do ich potrzeb. Stosując metodę wykładni logicznej i wnioskując przez przeciwieństwo, należy wyciągnąć wniosek, że skoro jazda rowerem po drogach leśnych nie została wymieniona przez przepisy art. 29 *Ustawy o lasach*, to jest ona w pełni dozwolona także w razie braku oznakowania danej drogi leśnej drogowskazem dopuszczającym ruch rowerowy (Gospodarek 2007b, s. 140). Problem stanowi tylko rower z pomocniczym napędem elektrycznym, ale uważa się, że jazda takim rowerem powinna być traktowana tak samo jak zwykłym rowerem (Radecki 2008a, s. 157). Warto zauważyć, że praktyka jest taka, iż w lasach rzadko znajdują się na drogach leśnych oznaczenia dopuszczające ruch rowerowy. Rzadko też są znaki zakazujące takiego ruchu. Spotkałem je jedynie w rezerwacie przyrody Las Kabacki im. Stefana Starzyńskiego, znajdującym się w granicach administracyjnych Warszawy w jej dzielnicy Ursynów. Oczywiście, w razie oznaczenia drogi leśnej takim znakiem zakazu, turystyka rowerowa nie może po niej się odbywać, co niestety w praktyce nieraz bywa naruszane.

Turystyka rowerowa w lasach może zatem rozwijać się omal bez przeszkód natury prawnej. Trzeba jednak pamiętać o jej ograniczeniach wynikających z przepisów *Ustawy o lasach*. Takim ograniczeniem jest wymóg zgody właściciela lasu na imprezę sportową oraz inną imprezę o charakterze masowym organizowaną w lesie, a więc także np. na rajd rowerowy. Dalsze ograniczenia dotyczą oznaczonych zachowań w lasach zakazanych przez art. 30 analizowanej ustawy. W odniesieniu do turystyki rowerowej znaczenie ma zakaz używania sygnałów dźwiękowych, niszczenia lub uszkodzenia drzew lub innych roślin oraz grzybów i grzybni, jak również powszechnie naruszany zakaz zaśmiecania. Przepisy te spełniają niedocenianą funkcję porządkową. Warto dodać, że chociaż *Ustawa o lasach* nie przewiduje sankcji za naruszenie zakazów określonych zachowań w lasach, to jednak w niektórych sy-

tuacjach mogą wtedy znaleźć zastosowanie przepisy kodeksu wykroczeń z 1971 r. Radecki 2008a, s. 156, Gospodarek 2006, s. 140–141).

Turystyka rowerowa a *Ustawa o ochronie przyrody*

Do lasów będących w zarządzie parków narodowych nie stosuje się omówionej wyżej *Ustawy o lasach* na podstawie jej art. 4 ust. 2. Znajduje wówczas zastosowanie *Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*²⁹ i warto przeanalizować jej ustalenia z punktu widzenia znaczenia dla turystyki rowerowej. Ustawa ta określa cele, zasady i formy ochrony przyrody żywej i nieożywionej oraz krajobrazu. Jej uregulowania z zasady jedynie pośrednio odnoszą się do turystyki rowerowej, zakazując takich zachowań, które są szkodliwe z punktu widzenia ochrony przyrody. Należy podkreślić, że w razie kolizji między potrzebami ochrony przyrody a interesami turystyki rowerowej pierwszeństwo powinny mieć cele ochrony przyrody. Myśl ta znajduje wyraz w dorobku Rady Europy, która opracowała Rekomendację dla państw członkowskich UE w sprawie polityki zrównoważonego rozwoju turystyki na obszarach chronionych, przyjętą przez Komitet Ministrów w 1995 r. (Symonides 2008, s. 662–668).

Bezpośrednio ruchu rowerowego w parkach narodowych oraz rezerwach przyrody dotyczą ustalenia art. 15 *Ustawy o ochronie przyrody*, które w ust. 1 pkt 15 zakazują jazdy rowerem na tych dwóch rodzajach obszarów chronionych, z wyjątkiem szlaków rowerowych wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie – z wyjątkiem szlaków wyznaczonych przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska³⁰. Ponadto do jazdy rowerem odnoszą się też w istocie ustalenia ust. 1 pkt 18 wymienionego artykułu, które zakazują ruchu pojazdów na wskazanych dwóch rodzajach obszarów chronionych poza drogami publicznymi oraz poza innymi drogami wskazanymi odpowiednio przez dyrektora parku narodowego czy regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Trzeba też wspomnieć o zakazie organizacji imprez rekreacyjno-sportowych w parkach narodowych i rezerwach przyrody (np. rajdów rowerowych) bez zgody odpowiednich wskazanych organów, co wynika z art. 15 ust. 1 pkt 27 *Ustawy o ochronie przyrody*. W konsekwencji turystyka rowerowa w parkach narodowych i rezerwach przyrody zasadniczo jest dopuszczalna jedynie na szlakach rowerowych, drogach publicznych oraz innych wyznaczonych drogach, będących drogami wewnętrznymi lub leśnymi.

²⁹ Tekst jedn. Dz.U. z 2009 r., Nr 151, poz. 1220 ze zm.

³⁰ Jest to tzw. zakaz względny. Zob. W. Radecki (2008, s. 98–99).

Trzeba zauważyć, że analizowana ustawa dopuszcza zezwolenia na odstępstwa od zakazów ustalonych w jej art. 15 ust. 1, uzasadnione m.in. celami turystycznymi, rekreacyjnymi lub sportowymi. Takie odstępstwa mogą więc dotyczyć turystyki rowerowej na terenie parku narodowego za zezwoleniem ministra właściwego do spraw środowiska, a na obszarze rezerwatu przyrody – za zezwoleniem regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Nie powinno to jednak powodować negatywnego oddziaływania na cele ochrony przyrody na takich obszarach chronionych. Można mieć wątpliwości, czy jest wtedy rzeczywiście realizowana wspomniana rekomendacja Rady Europy o pierwszeństwie celów ochrony przyrody.

W odniesieniu do formy ochrony przyrody, którą jest park krajobrazowy, *Ustawa o ochronie przyrody* nie ustala natomiast szczególnych ograniczeń ani zakazów dotyczących jazdy rowerem. Możliwe jest tam organizowanie rajdów rowerowych, gdyż art. 17 ust. 1 pkt 13 tej ustawy przewiduje możliwość wprowadzenia na takim obszarze chronionym tylko zakazu organizowania rajdów motorowych i samochodowych. Generalnie warto zauważyć, że plan ochrony parku krajobrazowego powinien wskazywać obszary udostępniane do celów turystycznych i rekreacyjnych, czego wymaga art. 20 ust. 4 pkt 5 analizowanej ustawy. Odnosi się to m.in. do turystyki rowerowej. Podobnie plany ochrony parku narodowego oraz rezerwatu przyrody również powinny wskazywać obszary i miejsca udostępniane do celów turystycznych, rekreacyjnych lub sportowych, co przewiduje ust. 3 pkt 5 wymienionego artykułu. Mogą to więc być miejsca i obszary, na których będzie dopuszczona jazda rowerem.

Ponadto turystyka rowerowa może być uprawiana na obszarze chronionego krajobrazu jako formie ochrony przyrody. Zgodnie z art. 23 ust. 1 *Ustawy o ochronie przyrody* taki obszar jest wartościowy ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem. Żaden przy tym przepis tego artykułu ani art. 24 analizowanej ustawy nie przewiduje możliwości wprowadzenia zakazu jazdy rowerem na obszarze chronionego krajobrazu. Również na obszarach Natura 2000 może rozwijać się turystyka rowerowa przy poszanowaniu szczególnych warunków użytkowania tego rodzaju terenów, przesądzonych ustaleniami art. 25–39 *Ustawy o ochronie przyrody*³¹. To samo trzeba stwierdzić w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody w postaci pomnika przyrody, stanowiska dokumentacyjnego, użytku ekologicznego oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego. Jazda rowerem na obszarach, na których te formy ochrony przyrody zostały ustanowione, jest dopuszczalna przy przestrzeganiu zakazu niszczenia lub uszkodzenia danego obiektu lub obszaru. W literaturze przedmiotu zostało podkreślone, że w przypadku użytku ekologicznego oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego

³¹ Na temat obszarów Natura 2000 zob. np. W. Radecki (2008b, s. 137–160), E. Symonides (2008, s. 515–529).

nie jest łatwo ocenić, co jest uszkodzeniem lub zniszczeniem takiego obszaru (Radecki 2008b, s. 168–169).

Podsumowując powyższe uwagi dotyczące *Ustawy o ochronie przyrody* należy podkreślić, że jej przepisy spełniają ważną funkcję ochronną. Z punktu widzenia uprawiania turystyki rowerowej jest to znacząca funkcja reglamentacyjna, która ma wymusić określone zachowania rowerzystów ze względu na nadrzędny cel w postaci ochrony przyrody. Trzeba wyrazić obawy, że w praktyce ten cel nie zawsze jest realizowany.

Turystyka rowerowa a projektowana *Ustawa o szlakach turystycznych*

Od dawna znaczna część turystyki rowerowej odbywa się po szlakach rowerowych, których obecnie jest wyznaczonych w Polsce już ponad 17 tys. km³². Dotychczasowe jednak regulacje prawne dotyczące szlaków turystycznych są fragmentaryczne i niepełne (Gospodarek 2006, s. 65–69; 2007a, s. 65–72; Boroński 2007, s. 171–174; Robaczyński 2007, s. 55–64). Podjęte w 2006 r. prace legislacyjne nad przygotowaniem projektu ustawy o szlakach turystycznych nie zakończyły się jak dotychczas sukcesem w postaci uchwalenia odpowiedniej ustawy³³. Warto postawić pytanie, czy projektowana ustawa o szlakach turystycznych jest potrzebna dla turystyki rowerowej? Na to pytanie i wiele innych związanych z celowością przyjęcia takiej ustawy oraz jej zakresem podmiotowym i przedmiotowym, próbowali odpowiedzieć uczestnicy ogólnopolskiej konferencji naukowej nt. *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, zorganizowanej w Krakowie 22 czerwca 2012 r. przez Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK. Wątpliwości co do celowości uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych przedstawił jedynie D. Wolski (2012, s. 59–72), kwestionując zresztą tylko potrzebę ustawowej regulacji górskich szlaków turystycznych. Skoro dominuje przekonanie, że warto kontynuować prace nad założeniami projektowanej ustawy o szlakach turystycznych, żeby w końcu doprowadzić do jej przyjęcia, to trzeba by uświadomić sobie, co ta ustawa może dać turystyce rowerowej.

Należy podkreślić, że projektowana ustawa o szlakach turystycznych powinna mieć wyznaczone trzy główne cele: zwiększenie bezpieczeństwa na szlakach, promocja aktywności fizycznej osób w każdym wieku, włącznie z osobami niepełno-

³² Zob. niepełne dane GUS za rok 2010 w porównaniu z danymi za rok 2009 w tablicy IV/4. Szlaki turystyczne według województw w 2010 r. (w km) w publikacji *Turystyka w 2010 r.* (2011, s. 177).

³³ Co do przebiegu tych prac legislacyjnych zob. J. Gospodarek (2011, s. 224 i nast.).

sprawnymi, oraz ochrona środowiska naturalnego, w tym ochrona przyrody przy projektowaniu i wyznaczaniu szlaków turystycznych oraz przy budowie powiązanych z nimi urządzeń i obiektów, a także podczas korzystania z tych szlaków, urządzeń i obiektów towarzyszących (Gospodarek 2012, s. 14–18). Są to niewątpliwie fundamentalne sprawy dla rozwoju turystyki rowerowej.

Punktem wyjścia projektowanej ustawy powinna być ustawowa definicja szlaku turystycznego, odwołująca się do jego wytyczenia w terenie oraz spełnianej funkcji turystycznej lub rekreacyjnej (Miller 2012, s. 44 i nast., Gospodarek 2012, s. 19–20). Byłaby to więc definicja ustawowa, zbliżona do ustalonej w instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK z 2007 r. Wskazuje się przy tym, że niektóre rodzaje szlaków turystycznych wyróżnianych w literaturze przedmiotu powinny być wyłączone z zakresu regulacji tej ustawy. Proponowane wyłączenia nie odnoszą się oczywiście do szlaków rowerowych, które powinny stanowić jeden z podstawowych rodzajów szlaków turystycznych regulowanych przez projektowany akt.

Przewiduje się, że zakresem przedmiotowym projektowanej ustawy o szlakach turystycznych powinny być objęte zasady projektowania, wytyczania i znakowania szlaków z uwzględnieniem uwarunkowań prawnych dostępności terenu, przez który ma przebiegać dany szlak. Nastąpiłoby więc ujednoczenie reguł postępowania w tej dziedzinie, co jest szczególnie ważne dla rozwoju turystyki rowerowej, gdyż w ostatnich latach miało miejsce wręcz chaotyczne wyznaczanie bardzo wielu szlaków rowerowych przez różne organizacje i grupy społeczne niemające w tym zakresie odpowiedniej wiedzy i doświadczenia³⁴. Ponadto zakresem przedmiotowym tej ustawy mają zostać objęte obowiązki w zakresie utrzymania i konserwacji szlaków, przy jednoczesnym ustaleniu zasad finansowania wytyczania, znakowania i konserwacji szlaków. Jest to również niezmiernie ważna sprawa dla szlaków rowerowych, gdyż część z nich nie jest na bieżąco poddawana konserwacji i stwarza zagrożenia dla osób korzystających z nich. To operator szlaku turystycznego powinien ponosić odpowiedzialność na zasadzie winy za skutki braku utrzymania szlaku turystycznego w należyłym stanie (Gospodarek 2012, s. 22). Ta zasada powinna w pełni odnosić się do szlaków rowerowych.

Generalnie trzeba zgodzić się ze zdaniem W. Robaczyńskiego (2012, s. 152–154), że to na gminie ciążyą podstawowe obowiązki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na szlakach turystycznych i w konsekwencji związana z tym odpowiedzialność cywilna. Jednak to właśnie operator szlaku turystycznego, którym może być zarówno gmina, jak i park narodowy, będący obecnie państwową osobą prawną, bądź jakaś organizacja turystyczna lub inny podmiot wytyczający szlak, powinien mieć jasno określone obowiązki w tym zakresie i należy tego oczekiwać od projektowanej ustawy (Robaczyński 2012, s. 154–157). Do odpowiedzialności cy-

³⁴ Podkreśla to Z. Boroński (2007, s. 171–17).

wilnej tego operatora należałoby stosować ogólne przepisy kodeksu cywilnego o odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych. Oznacza to w praktyce, że za znaczną część szkód poniesionych na szlaku przez korzystających zeń turystów i uczestników rekreacji nikt nie będzie ponosić odpowiedzialności cywilnej i skutki tych szkód obciążą samych poszkodowanych (Robaczyński 2012, s. 157–158). Warto o tym pamiętać w odniesieniu do turystyki rowerowej. Należy moim zdaniem wprowadzić w projektowanej ustawie o szlakach turystycznych szczególny przepis, ustalający odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka osób jadących rowerami za szkody spowodowane na szlaku turystycznym przez ruch tych pojazdów. Niestety, to właśnie rowerzyści stwarzają coraz częściej poważne zagrożenia dla pieszych, w tym turystów i uczestników rekreacji, co ma znaczenie w częstych sytuacjach pokrywania się szlaków rowerowych z pieszymi (Gospodarek 2011, s. 22–23).

Ponadto zakresem przedmiotowym projektowanej ustawy o szlakach turystycznych powinny być objęte zasady rejestracji oraz ewidencjonowania szlaków, w tym oczywiście również szlaków rowerowych. Wbrew zgłaszanym nieraz propozycjom ustawowego powierzenia gminom i marszałkom województw zadań związanych z rejestracją i ewidencjonowaniem szlaków, nie byłoby to dobre rozwiązanie, gdyż jednostki samorządu terytorialnego nie mają wykwalifikowanych pracowników w tym zakresie. Opowiadam się za znacznie tańszym i bardziej efektywnym rozwiązaniem w postaci powierzenia PTTK, mającemu niekwestionowany dorobek w tej dziedzinie, odpowiednich funkcji zleconych z zakresu administracji rządowej (Gospodarek 2011, s. 23–24).

Przedstawione podstawowe cele i główne kierunki regulacji projektowanej ustawy o szlakach turystycznych pozwalają wyrazić przekonanie, że ustawa ta będzie miała duże znaczenie dla rozwoju turystyki rowerowej. Jej ustalenia będą spełniały wiele ważnych funkcji, w tym organizacyjno-porządkową, informacyjną i ochronną, a dzięki promocji aktywności fizycznej osób korzystających ze szlaków turystycznych, w tym szlaków rowerowych, te regulacje ustawowe będą ponadto realizowały kapitalną funkcję zdrowotną, przyczyniając się – zgodnie z tendencjami występującymi w UE – do poprawy zdrowia publicznego w Polsce (Gospodarek 2011, s. 16–17).

Wnioski końcowe

Dokonane analizy prawne umożliwiają sformułowanie kilku podstawowych wniosków. Przede wszystkim widać wyraźnie, że wraz ze wzrostem znaczenia turystyki rowerowej rośnie liczba regulacji prawnych mających dla niej znaczenie. Są one

zgodne ze standardami europejskimi. Do tej pory dominowały regulacje ustawowe zawarte w dwóch ustawach: *o drogach publicznych* oraz w tzw. *kodeksie drogowym*, których ustalenia były adresowane do wszystkich użytkowników dróg publicznych, w tym do osób kierujących rowerami. Dla turystyki rowerowej spełniały one i nadal spełniają głównie funkcję porządkowo-ochronną oraz organizacyjno-szkoleniową. Te regulacje prawne oddziałują na turystykę rowerową głównie pośrednio. Odnosić się to będzie również do ustaleń *Ustawy o kierujących pojazdami*, gdy w końcu ten akt normatywny wejdzie w życie. Także regulacje *Ustawy o lasach* i *Ustawy o ochronie przyrody* mają dla turystyki rowerowej znaczenie przede wszystkim pośrednie, spełniając funkcję porządkową oraz reglamentacyjną.

Projektowana ustawa o szlakach turystycznych, w razie jej uchwalenia, będzie natomiast w sposób bezpośredni oddziaływać na turystykę rowerową. Można oczekiwać, że będzie ona wpływać nader pozytywnie na rozmaite formy aktywności fizycznej osób w różnym wieku, nie wyłączając osób niepełnosprawnych, możliwe do realizacji dzięki rozwiniętej sieci szlaków turystycznych, zapewniającej bezpieczne korzystanie z nich. Te projektowane regulacje prawne będą spełniać wiele ważnych funkcji, spośród których za wyjątkowo ważną trzeba uznać funkcję zdrowotną oraz funkcję ochronną. Można stwierdzić niekwestionowanie, że chodzenie, jeżdżenie lub pływanie po bezpiecznych szlakach turystycznych, to samo zdrowie... Dotyczy to w pełni szlaków rowerowych. Warunkiem jest jednak obowiązywanie dobrych regulacji prawnych oraz ich przestrzeganie i stosowanie w praktyce korzystania ze szlaków rowerowych.

Bibliografia

- Bodnar A., 2008, *Karta Praw Podstawowych: zróżnicowany charakter prawny postanowień Karty i ich skutki dla jednostek, sądów oraz ustawodawcy*, [w:] J. Barcz (red.), *Ochrona praw podstawowych w Unii Europejskiej*, Warszawa.
- Boroński Z., 2007, *Organizacyjne i prawne problemy szlaków rowerowych w Polsce na tle wybranych państw w Europie*, [w:] P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna. Materiały z konferencji*, Warszawa.
- Gospodarek J., 2006, *Prawo w turystyce*, Warszawa.
- Gospodarek J., 2007a, *Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna. Materiały z konferencji*, Warszawa.
- Gospodarek J., 2007b, *Prawo w turystyce i rekreacji*, Warszawa.
- Gospodarek J., 2011, *Cele i zakres założeń do projektu ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] *Prawo sportowe i turystyczne – między regulacją a deregulacją*, Kraków.
- Gospodarek J., 2012, *Cele i zakres projektowanej ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, Kraków.

- Hofmański P., 2010, *Pojęcie wolności i bezpieczeństwa osobistego*, [w:] L. Garlicki (red.), *Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności*, t. I, *Komentarz do artykułów 1–18*, Warszawa.
- Kropiwnicki R., 2006, *Pojęcie praw i wolności chronionych w Konstytucji RP*, [w:] A. Florczak, B. Bolechow (red.), *Prawa człowieka w systemie prawa krajowego*, Toruń.
- Kuligowski Ł., 2012, *Mimo zmian w prawie jazda rowerem wciąż niebezpieczna*, „Dziennik. Gazeta Prawna” z 8 maja.
- Łukaszewicz A., 2012, *Potrzebna karta i zdrowy rozsądek*, „Rzeczpospolita” z 4 kwietnia.
- Miller M., 2012, *Pojęcie i rodzaje szlaków turystycznych*, [w:] P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, Kraków.
- Radecki W., 2008a, *Ustawa o lasach. Komentarz*, Warszawa.
- Radecki W., 2008b, *Ustawa o ochronie przyrody. Komentarz*, Warszawa.
- Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2010, 2011*, MSWiA, Warszawa.
- Robaczyński W., 2007, *Refleksje na temat prawnej regulacji szlaków turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna. Materiały z konferencji*, Warszawa.
- Robaczyński W., 2012, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki na szlakach turystycznych (zagadnienia wybrane)*, [w:] P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, Kraków.
- Symonides E., 2008, *Ochrona przyrody*, Warszawa.
- Turystyka w 2010 r.*, 2011, GUS, Warszawa.
- Wolski D., 2012, *W sprawie potrzeby regulacji szlaków turystycznych położonych w górach*, [w:] P. Cybula (red.), *Szlaki turystyczne a prawo – przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, Kraków.

THE NEED FOR LEGAL REGULATIONS IN CYCLING TOURISM

Abstract

Cycling tourism, as a massive scale activity, is subject to the legal regulations that apply in Poland. Freedom to move, guaranteed in the 1997 Constitution of the Republic of Poland, includes among others, the freedom to move by bicycle on the territory of Poland and to leave this territory. This freedom is connected with basic rights of EU citizens, guaranteed by the EU law. Cycling tourism is one of the ways of exercising the human freedom of mobility. The freedom is subject to statutorily introduced limitations, necessary in a democratic society, to protect public security and health as well as the rights and freedoms of other persons. This paper analyzes the norms of Polish law introducing limitations that either directly or indirectly apply to cycling tourism, in connection with the EU law and international law. The author introduced the importance for cycling tourism of the 1985 Public Roads Act, the 1997 Act - Road Traffic Law (known as the highway code) with its executory provisions and the 2011 Vehicle Drivers Act that is due to be implemented on 19th January 2013. Apart from the above, the paper points out to cycling tourism limitations resulting from the 1991 Forests Act and the 2004 Protection of Nature Act. The author has also discussed the importance of the draft act on tourist trails for cycling tourism development. The final conclusions indicate that with growing importance of cycling tourism there also grows the number of legal regulations applying to it. Their functions are mainly disciplinary, protective, organizational, training and restrictive. The author stressed

that the draft act on tourist trails aims at ensuring safety for users of tourist trails, including cycling trails. It will be of major importance for health and safety protection, and have direct impact on cycling tourism development.

RYNKOWE UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ

Turystyka rowerowa najczęściej zaliczana jest do turystyki kwalifikowanej¹. Przyjmując kryterium formy przestrzeni, na której odbywa się podróż turystyczna, turystyka rowerowa może być uprawiana w ramach turystyki wiejskiej, miejskiej, podmiejskiej czy turystyki na przyrodniczych obszarach chronionych. Warunkiem niezbędnym do uprawiania turystyki rowerowej jest korzystanie z roweru jako podstawowego środka transportu. Można więc uznać, że ta forma turystyki nie wyklucza uprawiania turystyki poznawczej, wypoczynkowej, zdrowotnej, a nawet religijnej. Turystyka jest fenomenem, który może być analizowany jako: zjawisko psychologiczne, społeczne, kulturowe, przestrzenne, a także ekonomiczne. Rozważania w niniejszym artykule koncentrują się na ostatnim z wymienionych ujęć. Ekonomiczna rola turystyki przejawia się w gospodarczej działalności mającej na celu przygotowanie regionu recepcji ruchu turystycznego do przyjęcia turystów oraz tworzenie źródeł dochodów sfery obsługi. Turystyka aktywizuje działalność gospodarczą, wpływa na wielkość i strukturę konsumpcji ludności, powoduje transfer osób, a także środków płatniczych w skali krajowej i międzynarodowej. Analiza relacji ekonomicznych wynikających z ruchu turystycznego w krajach o gospodarce rynkowej opiera się na kategorii rynku turystycznego. W literaturze ekonomicznej przez pojęcie „rynek” rozumie się ogół stosunków i relacji zachodzących pomiędzy nabywcami zgłaszającymi popyt na określone dobra i usługi a sprzedawcami oferującymi te dobra i usługi (Gołębowski, red. 2009, s. 44). Definicja ta obejmuje:

- podmioty rynku, pomiędzy którymi dochodzi do zawarcia transakcji handlowej, czyli sprzedający i kupujący;
- przedmioty rynkowe – ogół stosunków oferowanych na rynku oraz ogół środków (płatniczych) umożliwiających rozliczenia na rynku;

¹ Szerzej podziały omówione są w pracy K. Kurka (red. 2007).

- ceny wyznaczające wartość rynkową dóbr i usług ustalone w wyniku relacji rynkowych pomiędzy sprzedającymi i kupującymi.

Celem niniejszego artykułu jest prześledzenie czynników rynkowych decydujących o rozwoju turystyki rowerowej. Czynniki te można podzielić na popytowe i podażowe.

„**Popyt**” to pojęcie, które łączy pragnienie posiadania określonych produktów (zamiary zakupu) z możliwością i gotowością ich kupienia. Pragnienia stają się popytem w momencie, gdy są poparte siłą nabywczą. Turystyka rowerowa nie jest zaliczana do form turystyki, które wiążą się z relatywnie wysokimi wydatkami, jednak można wymienić wiele czynników decydujących o tym, czy pojawi się popyt na taką formę turystyki. Na popyt turystyczny wpływa tak wiele czynników, że tylko ich pełne wyliczenie staje się trudnym, żeby nie powiedzieć niemożliwym do wykonania zadaniem (Wodejko 1998, s. 61). W literaturze spotkać można wiele klasyfikacji tych czynników. Światowa Organizacja Turystyki wyodrębniła ponad 130 czynników wpływających na popyt turystyczny, co jest potwierdzeniem jego różnorodnego i skomplikowanego charakteru. Przy tak dużej rozpiętości czynników okazuje się, że zachodzą pewne trudności w ich zaklasyfikowaniu. Podziały te są raczej umowne, ponieważ zawsze istnieje wiele wątpliwości dotyczących zaklasyfikowania ich do takiej czy innej grupy (Niezgoda, Zmysłony 2006, s. 69). Czynniki wpływające na popyt turystyczny można podzielić na następujące grupy:

- ekonomiczne,
- demograficzne,
- geograficzne,
- prawno-polityczne,
- społeczno-kulturowe,
- psychologiczne.

Wśród **czynników ekonomicznych** podstawowe znaczenie dla pojawienia się popytu turystycznego na rynku ma **dochód**, który można analizować zarówno w wymiarze dochodu indywidualnego (gospodarstw domowych), jak i dochodu w skali kraju związanego z sytuacją ogólnogospodarczą.

Ponieważ turystyka jest tzw. dobrem wyższego rzędu (luksusowym), popyt turystyczny pojawia się dopiero wówczas, gdy zostaną zaspokojone potrzeby podstawowe. Zatem popyt na turystykę rowerową może wystąpić dopiero po uregulowaniu wydatków podstawowych (mieszkanie, żywność itp.). Należy rozważyć kolejność wydatków na różne formy turystyki. Jeśli dochód dyspozycyjny nie jest wysoki, to właśnie turystyka rowerowa może być wybraną przez konsumenta formą turystyki. Dzieje się tak, ponieważ w ramach turystyki rowerowej można wybrać bardzo różne kombinacje dóbr i usług, z których skorzysta turysta. Może to

być krótki pobyt weekendowy w okolicy miejsca zamieszkania, albo kosztowna eskapada do egzotycznego kraju.

Omawiając czynniki ekonomiczne wpływające na turystykę (rowerową) należy wspomnieć o ujęciu makroekonomicznym, czyli dochodzie narodowym w skali kraju. Jeżeli dochód narodowy nie przekroczy pewnego poziomu, popyt turystyczny może dotyczyć tylko elitarnych grup społecznych lub nielicznych przedstawicieli społeczeństwa, albo może nie pojawić się wcale. Będzie to raczej popyt na inne formy turystyki niż turystyka rowerowa, bowiem pojawi się tzw. efekt demonstracji, charakterystyczny dla elit w krajach o niskim dochodzie narodowym. Nie należy jednak zapominać, że pomimo zaistnienia sprzyjających warunków ekonomicznych popyt turystyczny może się nie pojawić, np. z braku odpowiedniego wzorca konsumpcji, braku produktu turystycznego zaspokajającego potrzeby turystów rowerowych czy niedostatecznych działań promocyjnych.

Kolejną grupą czynników wpływających na popyt na turystykę rowerową są **czynniki demograficzne**. Należą do nich: wiek, płeć, wielkość i struktura gospodarstwa domowego, a także poziom wykształcenia i miejsce zamieszkania związane z procesami urbanizacji. Wiek oraz płeć są czynnikami warunkującymi sprawność fizyczną, a zatem mogą sprzyjać lub ograniczać uczestnictwo w turystyce rowerowej. Wielkość i struktura gospodarstwa domowego są silnie skorelowane z dochodem, jaki pozostaje w dyspozycji członków tego gospodarstwa. Im jest ich więcej, tym w wielu przypadkach dochód przypadający na członka rodziny jest niższy. Jednak, tak jak stwierdzono powyżej, nie jest to jednoznaczne ograniczenie uczestnictwa w turystyce rowerowej. Jeśli dochód dyspozycyjny, który może być przeznaczony na turystykę jest niewielki to właśnie w ramach poszczególnych form turystyki może być wybrana turystyka rowerowa.

Czynnikiem wykazującym bardzo silną dodatnią korelację z ogólnym popytem turystycznym jest poziom wykształcenia. Można sądzić, że wykształcenie wpływa na świadomość pozytywnych cech turystyki rowerowej, które można postrzegać jako jej niezaprzeczalne zalety: pozytywny wpływ na zdrowie, mała szkodliwość dla środowiska naturalnego, budowanie relacji w rodzinie itd. Nawet jeśli poziom wykształcenia wpływa na wysokość dochodów i wybór droższych form turystyki, nie oznacza to rezygnacji z uprawiania turystyki rowerowej. Kluczowym czynnikiem jest świadomość jej zalet.

Czynniki geograficzne związane są zarówno z czynnikami ekonomicznymi (wpływ dochodu w poszczególnych krajach i regionach na turystykę ich mieszkańców), jak i z demograficznymi (zaludnienie, poziom wykształcenia). Czynniki geograficzne wpływają na preferencje co do miejsca docelowego podróży (klimat, atrakcyjność) oraz na częstotliwość wyjazdów (wpływ odległości na wybór miejsca docelowego). Uprawianie turystyki rowerowej uzależnione jest od sprzyjającego

klimatu, w mniejszym stopniu od odległości. Zatem turysta wybierze miejsce docelowe takie, gdzie jest dogodny klimat. Jaką odległość pokona, będzie zależało od ilości czasu wolnego i środków pieniężnych pozostających do dyspozycji turysty.

Czynniki prawno-polityczne mające wpływ na kształtowanie się popytu turystycznego w społeczeństwie można podzielić na: czynniki regulujące ruch turystyczny, np. przepisy prawne pośrednio wpływające na popyt turystyczny, wydarzenia polityczne. Zmiany w popycie na turystykę rowerową spowodowane czynnikami prawno-politycznymi mogą mieć charakter długotrwały, mogą także powodować zmiany wielkości oraz kierunków aktywności turystycznej w krótkich okresach czasowych. Czynniki te dotyczą w większym stopniu turystyki międzynarodowej, dlatego ich wpływ na turystykę rowerową krajową może być niewielki. Łagodzenie przepisów dotyczących przekraczania granic, będące wynikiem wejścia Polski do Unii Europejskiej, sprzyja swobodnemu przekraczaniu granic, rozwojowi turystyki między krajami członkowskimi, co może mieć pozytywne skutki dla rozwoju turystyki rowerowej.

O ile w literaturze przedmiotu wiele uwagi poświęcono ekonomicznym, demograficznym i politycznym czynnikom wpływającym na zachowania konsumentów na rynku turystycznym, o tyle rola psychologicznych i społecznych czynników zostaje ciągle niedoceniana. Znaczenie ich jest jednak bardzo duże. To one decydują o tym, czy potencjalny turysta zdecyduje się w ogóle na udział w podróży turystycznej, a także którą z form turystyki wybierze.

Ogólnie ujmując, **czynniki społeczne** determinujące popyt turystyczny, dzielone są na następujące grupy: rodzina, grupy odniesienia i liderzy opinii, status i pełnione funkcje społeczne, klasy i warstwy społeczne, kultura i subkultura, wzorce wydatkowania, normy społeczne. Na wybory dotyczące zakupu dóbr i usług turystycznych wpływa rola członków rodziny w procesie podejmowania decyzji i faza jej cyklu życia (Nieżgoda 2003, s. 52). W gospodarstwach jednoosobowych czy młodych małżeństwach bez dzieci można zaobserwować wybory wyjazdów wymagających większej aktywności fizycznej niż w przypadku tzw. pełnego gniazda, z małymi dziećmi, czy „pustego gniazda”. Może być to odzwierciedlone w wyborze turystyki rowerowej. Rodziny w fazie tzw. pustego gniazda często podejmują wyjazdy droższe, egzotyczne i wczasy lecznicze (szerzej na ten temat patrz: Niezgoda, Zmysłony 2006, s. 96). Jednak po raz kolejny zauważyć można, że nie są to jedyne ograniczenia dla uprawiania turystyki rowerowej. Jej zróżnicowanie powoduje, że rodziny z małymi dziećmi mogą wybrać krótsze i bliższe wyjazdy, a osoby wyjeżdżające na inne (np. egzotyczne) wakacje mogą w ich czasie korzystać z formy rowerowej jako uatrakcyjnienia pobytu.

Suwerenność podejmowanych decyzji, często podkreślana i manifestowana przez konsumentów, w gruncie rzeczy ograniczana jest w znacznym stopniu przez otoczenie, a w szczególności przez **grupy odniesienia i liderów opinii**. Turysta mo-

że zdecydować się na wybór konkretnej formy turystyki pod wpływem osób, z którymi chciałby się utożsamiać (grupa odniesienia) lub które podziwia i chciałby je naśladować (liderzy opinii). Proces ten bardzo często wykorzystywany jest w działaniach marketingowych, gdy regiony turystyczne lub konkretne usługi turystyczne reklamowane są przez osoby znane i podziwiane albo przez osoby symbolizujące podziwiany styl życia (np. zgrabna rowerzystka). W przypadku nabywania usług turystycznych ważnym aspektem wpływu grupy odniesienia jest bezpośrednia komunikacja. Siła tej komunikacji zależy od cech osoby polecającej (lub zniechęcającej), a największy wpływ w ramach tej relacji mają liderzy opinii. Oddziaływanie to jest związane z prezentowaniem przez liderów określonych wzorców zaspokajania potrzeb, co wynika z „efektu naśladownictwa”. Na przykład pracownik, dla którego przełożony jest wzorem do naśladowania, będzie starał się powielać wzorce konsumpcji swego przełożonego.

Wyjazdy turystyczne mogą być symbolem **statusu społecznego**, a także wyrażać przynależność do **klas i warstw społecznych**. Wynika to z procesów naśladownictwa i efektu demonstracji. Często wyjazd na wakacje i zakup luksusowych usług są przedmiotem takich demonstracyjnych zachowań. Odgrywane role społeczne również wpływają na decyzje konsumentów i odzwierciedlane są w popycie turystycznym. Rola właściciela dobrze prosperującej firmy związana będzie z wyborem prestiżowego miejsca wypoczynku, a rola matki wpłynie na wybór wakacji w rodzinnym ośrodku. Z odgrywanymi rolami wiąże się ściśle pojęcie statusu społecznego, wskazującego na zajmowaną w danym społeczeństwie pozycję. Takie procesy mogą ograniczać wybory turystyki rowerowej na rzecz form bardziej „luksusowych”. Chcąc pokazać swój status społeczny turysta może zdecydować się na większe wydatki. W takiej sytuacji ważne jest postrzeganie turystyki rowerowej i jej pozycjonowanie w opinii turysty. Zauważalny jest tu wpływ **wzorców kulturowych**. Dotyczy to zarówno wzorców wydatkowania, jak i sposobu wyboru poszczególnych dóbr i usług wchodzących w skład produktu turystycznego. Wzorce te związane są z różnicami dotyczącymi sposobów spędzania czasu wolnego, preferowanych kierunków wyjazdu, terminów oraz obyczajów wakacyjnych i świątecznych. W przeciwieństwie do mieszkańców Stanów Zjednoczonych, m.in. Holendrzy są bardziej przywiązani do turystyki rowerowej i nie postrzegają jej jako substytutu „prawdziwego wyjazdu turystycznego”. Większe możliwości napływu turystów z krajów o zakorzenionych wzorcach spędzania czasu wolnego „na rowerze” (np. z Holandii) może skutkować rozwojem turystyki rowerowej w Polsce.

Kolejną grupę uwarunkowań popytu turystycznego stanowią **czynniki psychologiczne**. Na profil psychologiczny konsumenta wpływają (Niezgoda, Zmyślony 2006, s. 105–106):

- osobowość,
- procesy poznawcze: percepcja, uczenie się, rozwiązywanie problemów,
- procesy aktywizujące: emocje, postawy i opinie, motywacje.

Kategoria **osobowości** jest ważna przy analizowaniu wyboru konkretnego produktu turystycznego. Wpływa również na postępowanie tzw. innowatorów (kupujących nowatorskie produkty, które dopiero wchodzi na rynek) oraz naśladowców. Wybór turystyki rowerowej jako oryginalnej formy spędzania wakacji może być uznany jako innowacyjny. Jeśli dana osoba charakteryzuje się silną osobowością może wybrać turystykę rowerową bez względu na postępowanie innych osób, a nawet stać się liderem wywołującym reakcje naśladowania u innych. **Percepcja (postrzeganie)** polega na odbiorze bodźców przez zmysły i aktywnym oraz selektywnym przeanalizowaniu tychże bodźców. Tworzy ona selektywny obraz otoczenia oraz wpływa na zachowania konsumentów, a więc może kształtować popyt na turystykę rowerową. Subiektywna identyfikacja i obserwacja bodźców jest bardzo często uwarunkowana dotychczasowymi doświadczeniami turysty oraz punktem widzenia charakterystycznym dla danej osoby. Jeśli osoba taka uważała wcześniejsze dojazdy na rowerze do szkoły jako uciążliwość i tym samym traktowała jako mankament dzieciństwa, to uprawianie turystyki rowerowej może postrzegać jako nieatrakcyjne i wybierze w zastępstwie inne, bardziej pożądane formy turystyki. Jeśli natomiast ktoś kojarzy rodzinne wyjazdy rowerowe z niezwykle miłym sposobem spędzania weekendów, to turystyka rowerowa może być postrzegana jako kontynuacja przyjemnego spędzania wakacji.

Proces **uczenia się** w najczęściej spotykanym ujęciu, to proces polegający m.in. na modyfikacji zachowania, wskutek uprzednio zebranych doświadczeń (Nowak 1995, s. 52). Jeżeli turysta na wycieczce rowerowej zgubił się, bo nie było dobrego oznakowania, to może się zniechęcić do tej formy turystyki. Jeśli natomiast przeżył miłe wakacje, bez kłopotów organizacyjnych, może w przyszłości częściej decydować się na rowerowe wakacje. Na decyzje turystów wpływa również umiejętność **rozwązywania problemów**, która dotyczy możliwości ograniczenia ryzyka dostrzeżanego przez potencjalnego turystę rowerowego. Zagadnienie to może ograniczać wybory turystyki rowerowej poprzez postrzeganie jej jako niezbyt wygodnej i łatwej.

Procesy aktywizujące utrzymują jednostkę w stanie zaangażowania i ciekawości przejawiającej się w chęci działania (Roth, Schrandt 1982, s. 137). Do grupy procesów aktywizujących zalicza się: emocje, postawy i opinie, motywacje.

Emocje są to silne przeżycia uczuciowe wywołane pewną sytuacją, które mogą mieć charakter pozytywny lub negatywny. W krajach wysoko rozwiniętych konsumenci stawiają coraz większe wymagania nie tylko procesowi zaspokojenia potrzeb, lecz także towarzyszącym temu przeżyciom emocjonalnym. Szczególnego

znaczenia fakt ten nabiera w turystyce. Samo korzystanie z usług w czasie wyjazdu jest już przeżyciem samym w sobie (Nieżgoda 1996, s. 25). Emocje mogą spowodować zmianę nastawienia psychicznego w stosunku do określonych form turystyki, miejsc, obiektów czy osób.

Postawy stanowią syntezę wiedzy, wyobrażeń, opinii, odczuć, emocji, gotowości do podjęcia działań oraz ostatecznego zachowania. Postawa jest relatywnie stale występującym elementem poprzedzającym podjęcie decyzji, np. postawa – „muszę pokazać, na jakie wakacje mnie stać, wybiorę najdroższą ofertę”, albo – „nie muszę pokazywać, że stać mnie na drogie usługi, wybiorę rajd rowerowy”. Postawy wpływają również na ogólny sposób i nastawienie do działań w czasie dłuższym. Może to być na przykład unikanie eksperymentów w stosunku do własnego urlopu, selektywne przyjmowanie informacji, poczucie większej wiarygodności informacji konkurentów. Takie postawy mogą ograniczać korzystanie z turystyki rowerowej. Natomiast sprzyjać jej będą postawy otwartości na nowe doświadczenia, gotowości poniesienia większego wysiłku, zaprezentowania aktywności fizycznej.

Z postawami związane są **opinie**, rozumiane jako myślowy opis, jaki człowiek tworzy na dany temat (np. „wyjazdy rowerowe są dla ludzi otwartych i aktywnych, a ja taki nie jestem”, lub „pobyty nad ciepłymi morzami są nudne, tam jeżdżą tylko ludzie «bez polotu»”).

Motywy są to czynniki wewnętrzne, natury psychicznej i fizjologicznej, świadome lub nieświadome, skłaniające do określonego działania. Motywację należy traktować jako dynamiczny proces w zachowaniu nabywcy, który wypełnia lukę pomiędzy odczuwanymi potrzebami a decyzją o podjęciu działania czy dokonaniu zakupu (Nieżgoda 2009, s. 478). W badaniu popytu często działanie przedsiębiorstw ogranicza się do udzielenia odpowiedzi na pytania:

- kto kupuje dany produkt?
- gdzie kupuje?
- jak często kupuje?

natomiast bardzo często pomija się niezwykle istotne zagadnienie, a mianowicie:

- dlaczego kupuje?

To właśnie procesy motywacji pozwalają udzielić odpowiedzi na takie pytanie. Motywacje decydują o tym, czy turysta wybierze turystykę rowerową, jeśli np. przekroczył próg dotychczasowych dochodów i może już korzystać z innych, bardziej kosztownych form turystyki, lub czy małe dzieci w rodzinie powodują, że rodzice rezygnują z rowerowych weekendowych wycieczek za miasto, czy właśnie uczyć dzieci takiego spędzania czasu.

Reasumując rozważania nad popytowymi uwarunkowaniami turystyki rowerowej można zauważyć, że jest to forma turystyki, na wybór której wpływają w du-

żym stopniu czynniki pozaekonomiczne, bowiem produkt oferowany konsumentowi może być bardzo zróżnicowany. Nie wymaga ani bardzo ściśle określonych warunków przyrodniczych, ani szczególnych zestawów usług. Powoduje to, że turystyka rowerowa może być wybierana przez osoby dysponujące zróżnicowanym poziomem dochodów. Dlatego wpływ czynników ekonomicznych zauważalny jest w momencie wyboru nie tyle samej turystyki jako celu przeznaczenia wolnych środków pieniężnych, ale w momencie wyboru konkretnej formy turystyki.

Kolejnym ważnym elementem rynku turystycznego warunkującym rozwój turystyki rowerowej jest podaż turystyczna, będąca złożonym układem komponentów o charakterze materialnym (dobra i urządzenia turystyczne) oraz usługowym, do których należy zaliczyć m.in. atrakcje antropogeniczne, elementy środowiska naturalnego, infrastrukturę, obsługę ruchu turystycznego i dostępność miejsca docelowego (Middleton 1996, s. 89).

Elementy podaży turystycznej można podzielić, na takie, które tworzą tzw. **pierwotną podaż turystyczną**, czyli walory turystyczne decydujące o podstawowym charakterze podróży oraz infrastruktura ogólna. Dla turystyki rowerowej podstawowym elementem najczęściej decydującym o podjęciu podróży turystycznej są walory. Ich klasyfikacja według pochodzenia obejmuje **walory naturalne** (stworzone przez przyrodę) – np. obszary o atrakcyjnym krajobrazie lub szczególnych walorach klimatycznych, i **walory antropogeniczne** (stworzone przez człowieka).

Zależnie od pełnionej funkcji wyróżnić należy: **walory wypoczynkowe** (służące regeneracji sił), **walory krajoznawcze**, czyli obiekty materialne lub przejawy kultury duchowej, będące w kręgu zainteresowań poznawczych turystów oraz **walory specjalistyczne**, umożliwiające uprawianie turystyki kwalifikowanej, w tym turystyki rowerowej. Należy pamiętać, że możliwości uprawiania turystyki rowerowej nie ograniczają się do ostatniej z wymienionych grup.

Aby walory turystyczne mogły być wykorzystane, niezbędne są urządzenia **infrastruktury ogólnej** (transport, usługi bytowe, gospodarka komunalna), bez istnienia których dostępność walorów turystycznych byłaby niemożliwa lub utrudniona. Rozwój cywilizacji powoduje, że turyści przyzwyczajeni są do coraz wyższego poziomu zabezpieczenia infrastrukturalnego, zatem dla rozwoju turystyki rowerowej niezbędna staje się skuteczna i przemyślana działalność samorządów lokalnych, czyli gospodarzy terenów, na których rozwija się turystyka rowerowa. Może zdarzyć się, że zakres przestrzenny gminy może być zbyt mały jeśli chodzi o koordynację działalności w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej (np. tworzenie szlaków). Wobec tego, aby rozwiązać niektóre z problemów, należy popularyzować tworzenie związków gmin oraz wykorzystywać doświadczenia już istniejących. Ponieważ walory przyrodnicze i kulturowe, które stanowią podstawę rozwoju funkcji turystycznej, niejednokrotnie obejmują kilka gmin, należy wypracować takie narzędzia w zakresie zarządzania jednostkami administracyjnymi, aby rozwój turystyki

nie napotykał przeszkód w postaci granic pomiędzy gminami (Niezgoda 2006, s. 49). Niektóre działania trzeba by podjąć w zakresie większych jednostek administracyjnych kraju, może to być np. poziom powiatu. Ponieważ istnieje problem w rozmieszczeniu walorów, których położenie nie pokrywa się z granicami administracyjnie wyznaczonych jednostek terytorialnych, dlatego w turystyce znaczenia nabiera współpraca gmin sąsiadujących, charakteryzujących się podobnymi walorami geograficznymi. Wypracowanie strategii rozwoju oraz taktycznych działań wykorzystywanych w zarządzaniu gminą może stanowić podstawę dla szerszych rozwiązań.

Dobra i usługi o charakterze komplementarnym są określane mianem **wtórnej podaży turystycznej**. Należą do nich obiekty noclegowe i gastronomiczne, urządzenia wypoczynkowe i sportowe, usługi pośrednictwa i organizacji podróży, baza komunikacyjna. Stanowią one odpowiedź na szczególny charakter ruchu turystycznego (m.in. jego mobilność) i potrzeby turystów (w tym potrzeby przeniesione z miejsca stałego zamieszkania: schronienia, bezpieczeństwa, wyżywienia itd.).

Urządzenia infrastruktury ogólnej oraz komplementarna baza turystyczna decydują o dostępności danego obszaru, ponieważ umożliwiają dojazd i pobyt w rejonie występowania walorów turystycznych oraz korzystanie z tych walorów. Bez ich istnienia walory turystyczne nie przedstawiałyby żadnej wartości ekonomicznej. Zdarza się, że pomimo komplementarnego charakteru niektórych usług i urządzeń turystycznych, to ich jakość ma rozstrzygające znaczenie przy wyborze miejsca docelowego podróży turystycznej (Kachniewska 2004, s. 155–167). Niedostatek odpowiedniej bazy noclegowej czy gastronomicznej albo niedogodne rozwiązania komunikacyjne, zniechęcają turystów do przyjazdów, pomimo istnienia walorów turystycznych. Ilustracją tego zjawiska mogą być pierwsze lata rozwoju agroturystyki w Polsce (szerzej na ten temat patrz: Majewski 2012, s. 57–58): pomimo rodzącej się mody na wypoczynek w otoczeniu wiejskim, turystów zniechęcał do tej formy wypoczynku niski poziom infrastruktury noclegowej (np. warunki sanitarne) i problemy z dostępnością komunikacyjną.

Przystosowane do potrzeb turysty walory turystyczne tworzą **atrakcje turystyczne**. Występowanie atrakcji turystycznych wynika nie tylko z istnienia określonych walorów (przyrodniczych czy antropogenicznych), ale może być związane ze świadomą działalnością człowieka (tworzenie sztucznych atrakcji turystycznych na terenach pozbawionych naturalnych walorów turystycznych, np.: parków tematycznych, centrów rozrywki, ośrodków turystycznych i rekreacyjnych tworzonych wokół innych sztucznie wytworzonych atrakcji). Istnienie takich miejsc na terenie jednostki przestrzennej warunkuje możliwość zaspokojenia potrzeb turystów i umożliwia rozwój konkretnej formy turystyki.

W warunkach rynkowych rozwój turystyki należy planować z uwzględnieniem konkurencji, czyli rywalizacji między podmiotami zmierzającymi do osiągnięcia własnych celów (Niezgoda 2006, s. 57–58). Podmiotami konkurującymi o turystów rowerowych mogą być zarówno przedsiębiorstwa turystyczne (organizatorzy, hotele, przewoźnicy, restauratorzy), jak też władarze gmin, na których odbywa się ruch turystyczny. Zdolność do efektywnej rywalizacji i osiągania sukcesu we współzawodnictwie gospodarczym określana jest jako konkurencyjność. Przewaga konkurencyjna na obszarze recepcji turystycznej wynika z tytułu posiadania wyróżniającej cechy, którą dany teren dysponuje w stosunku do innych (Niezgoda 2006, s. 59). Dla turystyki rowerowej mogą to być walory turystyczne, infrastruktura lub działania zapewniające skuteczną informację o nich. Jeśli turysta nie będzie wiedział, że dany obszar dysponuje cechami mogącymi zapewnić doskonałe rowerowe wakacje, nie przyjedzie do tego regionu.

Wykorzystanie mechanizmów rynkowych w odniesieniu do rozwoju turystyki rowerowej pozwala na podnoszenie jakości usług. W sytuacji konkurowania o turystę, to podmiot zapewniający jak najlepsze zaspokojenie potrzeb wygrywa w walce o niego. Zatem podmioty muszą rozpoznawać te potrzeby i dostosowywać do nich swoje usługi. Pojawia się orientacja marketingowa, która w centrum uwagi stawia klienta i jego potrzeby. Podejście rynkowe wymusza zatem doskonalenie jakości usług oraz przekazywanie informacji potencjalnym klientom (turyantom). Wejście Polski do Unii Europejskiej daje szansę polskim regionom turystycznym, aby z ich walorów korzystali turyści z innych krajów. Jednak muszą być spełnione dwa warunki: poziom usług musi odpowiadać przyzwyczajeniom klientów oraz musi być zapewniona informacja o walorach i usługach, z których może korzystać potencjalny turysta.

Reasumując można stwierdzić, że dla rozwoju turystyki rowerowej podejście rynkowe oferuje wiele potrzebnych rozwiązań:

- 1) kompleksowe spojrzenie na potencjalnego turystę, rozpoznanie jego potrzeb i czynników na te potrzeby wpływających;
- 2) przygotowanie podaży, która może zaspokoić potrzeby konkretnego segmentu turystów rowerowych;
- 3) konieczność dbania o poziom i jakość oferowanych usług oraz przekazywania informacji o nich (działania promocyjne).

Działania uwzględniające podejście rynkowe umożliwiają zaakcentowanie odrębnych cech produktu turystycznego, tożsamości i odrębności lokalnej, stworzenie podstaw dla rozwoju społeczności lokalnych i dochodów wynikających z rozwoju turystyki.

Bibliografia

- Gotembski G., (red.), 2009, *Kompendium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kachniewska M., 2004, *Obszar recepcji turystycznej jako przedmiot kompleksowego zarządzania przez jakość (TQM)*, [w:] *Gospodarka turystyczna w XXI wieku. Szanse i bariery rozwoju w warunkach integracji międzynarodowej*, S. Bosiacki, J. Grell (red.), AWF w Poznaniu, Poznań.
- Kurek W. (red), 2007, *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Majewski J. (red.), 2012, *Wiejski produkt turystyczny. Doświadczenia i wyzwania*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomii i Prawa im. prof. Edwarda Lipińskiego w Kielcach.
- Middleton V.T.C., 1996, *Marketing w turystyce*, Polska Agencja Rozwoju Turystyki, Warszawa.
- Niezgoda A., 1996, *Psychologiczne i społeczne determinanty zachowań konsumentów usług turystycznych*, [w:] *Aktualne problemy ekonomiczne i prawno-organizacyjne gospodarki turystycznej w Europie*, A. Rapacz (red.), Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Wrocław.
- Niezgoda A., 2003, *Społeczne determinanty popytu turystycznego*, „Problemy Turystyki”, nr 1–4.
- Niezgoda A., 2006, *Obszar recepcji turystycznej w warunkach rozwoju zrównoważonego*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.
- Niezgoda A., 2009, *Popytowe uwarunkowania turystyki kulturowej*, [w:] *Współczesne formy turystyki kulturowej*, K. Buczkowska, A. Mikos von Rohrscheidt (red.), Akademia Wychowania Fizycznego, Poznań, s. 468–481.
- Niezgoda A., Zmyślony P., 2006, *Popyt turystyczny. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.
- Nowak L., 1995, *Pozaeconomiczne determinanty zachowań nabywców*, Akademia Ekonomiczna, Poznań.
- Roth P., Schrandt A., 1982, *Touristik Marketing*, Verlag Franz Vahlen, München.
- Wodejko S., 1998, *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wyższa Szkoła Handlu i Prawa, Warszawa.

MARKET FACTORS INFLUENCING THE BICYCLE TOURISM

Abstract

The article presents a review of factors influencing the volume and character bicycle tourism. The major determinants of this kind of tourism are divided from market point of view into demand and supply side. The article explores the influence of competition, which forces highest quality of tourist services and necessity of promotion and information.

ROWEREM PRZEZ POLSKĘ – DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEGO TOWARZYSTWA TURYSTYCZNO-KRAJOZNAWCZEGO W ZAKRESIE TURYSTYKI ROWEROWEJ

Początki turystyki rowerowej

Turystyka rowerowa w Polsce stała się w ostatnich latach bardzo popularną formą spędzania czasu wolnego. Moda na rower dotarła do Polski z krajów Europy Zachodniej, w której na turystykę rowerową wydaje się każdego roku znaczne kwoty. Istnieją tam specjalne urzędy nadzorujące przepływ ruchu turystycznego, dbające o rozwój infrastruktury w postaci znakowanych szlaków i dróg rowerowych. Władze gmin i powiatów coraz częściej zauważają pozytywne aspekty związane z turystyką rowerową. W miarę jak pozwalają na to środki finansowe powstają nowe drogi i szlaki rowerowe.

Dzisiaj wybór roweru jako środka komunikacji jest wyrazem troski o środowisko naturalne, a także własne zdrowie i racjonalny wypoczynek. Jazda na rowerze jako sposób przemieszczania się w przestrzeni turystycznej ma wiele zalet. Po pierwsze w tym samym czasie pokonamy znacznie dłuższą trasę niż pieszo. Po drugie dostępne są drogi i ścieżki, którymi inne pojazdy nie pojadą. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK)¹ od wielu lat tworzy określony styl i sposób uprawiania turystyki kolarskiej połączonej z zainteresowaniami krajoznawczymi.

¹ Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze to najstarsze w Polsce stowarzyszenie skupiające turystów i krajoznawców. Powstało z połączenia Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego (1873 r.) i Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego (1906 r.), których jest prawnym następcą oraz spadkobiercą ich tradycji, dorobku ideowego, a także majątku. Od 1950 r. PTTK rozwija, promuje i organizuje krajoznawstwo oraz turystykę powszechną i kwalifikowaną we wszystkich jej formach. Towarzystwo zrzesza 75 tys. członków, w tym 24 355 dzieci i młodzieży działających w 2714 kołach i klubach, które tworzą 310 oddziałów (stan na 31.12.2011 r.).

Turystyka rowerowa² w Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym bierze swój początek z Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (WTC). To właśnie z inicjatywy aktywistów WTC 23 kwietnia 1952 r., w Warszawie odbyło się zebranie założycielskie Komisji Kolarskiej przy Zarządzie Głównym PTTK.

Jednym z najbardziej przyjemnych rodzajów turystyki kwalifikowanej jest niezaprzeczenie turystyka kolarska. Rower jest doskonałym, dostępnym dla każdego sprzętem turystycznym i otwiera przed turystyką olbrzymie możliwości poznania piękna ojczystego kraju. Turystyka rowerowa pozwala nam na poznanie radosnej i twórczej rzeczywistości w Polsce Ludowej. Rower dowiezie nas do wsi spółdzielczych, Państwowych Ośrodków Maszynowych, do rosnących wysiłkiem klasy robotniczej i całego narodu wspaniałych budowli socjalizmu. Turystyka kolarska dzięki swoim zaletom przyczynia się do realizacji wielkiej misji społecznej jaką jest poznanie ojczystego kraju, gdyż jak powiedział Bolesław Bierut: „Tylko poznawszy swój kraj można jak najbardziej gorąco kochać go, poznawszy swój kraj, można naprawdę owocnie dla niego pracować”. (Piskorski 1955).



Fotografia 1. Rajd kolarski „Znam kraje przyjaciół” (1978)

Źródło: ze zbiorów CFK PTTK Łódź

² Turystyka rowerowa – metoda spędzania wolnego czasu, która zakłada podróżowanie rowerem dla samej przyjemności jeżdżenia, a nie w celach ścigania się lub w wyniku potrzeby. Zakres znaczenia tego słowa jest różny w zależności od kraju. W niektórych regionach przyjmuje się, że turystyka rowerowa zakłada podróż najwyżej kilkudniową, w innych natomiast dopuszcza się podróże długodystansowe. Turystykę rowerową uprawia się indywidualnie lub w zorganizowanych klubach turystyki rowerowej. Jej elementem może być także rowerowa turystyka kwalifikowana; http://pl.wikipedia.org/wiki/Turystyka_rowerowa (dostęp: 20.05.2012 r.).

Przez 60 lat wiele się w turystyce polskiej zmieniło – inne są warunki i możliwości, inne potrzeby, wreszcie inny sprzęt (fot. 1) i baza. Niezmienne jednak pozostały idee łączące członków Towarzystwa – chęć poznawania kraju i świata, radość z aktywności fizycznej i kontaktu z przyrodą, a także potrzeba wspólnego działania.

Turystyka kolarska na tle rozwoju turystyki w Polsce

Rozwój turystyki w Polsce zaczyna się w okresie zaborów od powstania w 1873 r. Galicyjskiego Towarzystwa Tatrzńskiego, natomiast turystyki kolarskiej od powstania w 1886 r. Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (rys. 1). Okres 20-lecia międzywojennego w przypadku turystyki w Polsce – to czas powstawania kolejnych stowarzyszeń, a także pierwszego biura podróży. Z kolei w zakresie turystyki kolarskiej należy w tym okresie zwrócić uwagę na rozwój przemysłu rowerowego, a co za tym idzie dostęp do tego środka lokomocji staje się coraz bardziej powszechny.

Turystyka kolarska była jedną z pierwszych dyscyplin turystyki kwalifikowanej, którą zaczęto uprawiać tuż po wojnie. Za tą dyscypliną turystyki przemawiały niskie koszty roweru i jego eksploatacji, duży zasięg uprawiania, łatwość przewożenia bagażu, niezależność od niedoskonałych wówczas środków komunikacji i wreszcie możliwość poruszania się po najwęższych ścieżkach. Największą niedogodność stanowiło samo nabycie roweru, bowiem z reguły sprzedawano je na talony. To było przyczyną dość słabego rozwoju popularnej przecież dyscypliny. Potwierdzeniem może być udział w imprezach organizowanych przez PTTK 11 400 osób w 1955 r. i 54 300 w 1968 roku, ale już w 1970 r. przekroczono liczbę 100 000 osób. (Chmiel 2007, s. 357).

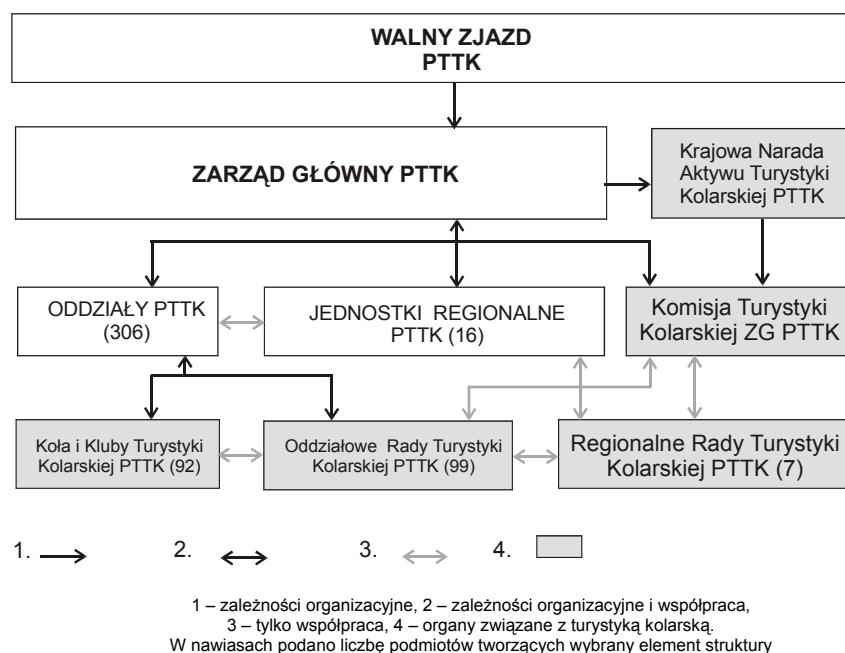
Powstałe w 1950 r. z połączenia Polskiego Towarzystwa Tatrzńskiego (1887) oraz Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego (1906) Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze staje się ich prawnym następcą, spadkobiercą ich tradycji, dorobku ideowego, a także majątku. Od powstania w 1950 r. PTTK rozwija i upowszechnia krajoznawstwo i turystykę kwalifikowaną we wszystkich jej formach, od turystyki pieszej górskiej i nizinnej począwszy, poprzez kolarską, kajakową, żeglarską, konną i narciarską, aż po motorową. W pierwszym statucie PTTK, ustanowionym w 1950 r. zapisano (za: Chmiel 2007, s. 257).

W przyjętym statucie towarzystwo uznano za organizację społeczną, masową, demokratyczną, uznającą turystykę i krajoznawstwo za jeden z ważniejszych elementów wychowania socjalistycznego, budzenia patriotyzmu i umiłowania Ludowej Ojczyzny, a także za środek czynnego wypoczynku, radości i rozrywki mas

pracujących. Towarzystwo stawiało sobie za cel szerzenie, propagowanie, popularyzowanie i organizowanie turystyki i krajoznawstwa, budzenie wśród mas pracujących zamiłowania do zwiedzania i poznawania Polski oraz ochronę przyrody i zabytków kultury.

Kolejne lata działalności towarzystwa to powoływanie komisji społecznych, w tym komisji problemowych, m.in. 23 kwietnia 1952 r. z inicjatywy działaczy Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów powołano przy Zarządzie Głównym PTTK Komisję Turystyki Kolarskiej. Podstawowym zadaniem towarzystwa, a w tym i komisji, było organizowanie tzw. małych form turystyki pod hasłem: „Poznaj swoją dzielnicę, miasto, okolicę”, turystyki podmiejskiej i sobotnio-niedzielnej. Coraz częściej organizowano różne formy turystyki połączone z wypoczynkiem po pracy. Najważniejsze wydarzenia zaakcentowano na rys. 1.

Przełomowym rokiem był 1989, kiedy komercjalizacja usług turystycznych spowodowała „załamanie” zainteresowania turystyką aktywną. Państwo przestało dofinansowywać imprezy turystyczne adresowane do pracowników i ich rodzin, nastąpił wyraźny regres turystyki, w tym kolarskiej.



Rysunek 2. Turystyka kolarska w strukturach PTTK

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statutu PTTK i sprawozdania TK-O za 2011 r.

Okres III Rzeczypospolitej to czas kolejnych przeobrażeń umiejscowienia turystyki w państwie polskim, powstała Polska Organizacja Turystyczna (1997), a od 2007 r. turyści z Polski mogą podróżować, w tym rowerami „bez granic”. Swój rozkwit osiąga turystyka kolarska. Powstają w Polsce pierwsze znakowane szlaki rowerowe, a rower staje się powszechnym i ogólnodostępnym sprzętem turystycznym. Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK (rys. 2) podejmuje wiele działań nakierowanych na zwiększenie zainteresowania społeczeństwa właśnie tą formą turystyki, opracowywane są kolejne odznaki krajoznawcze.

Do zakresu działania Komisji należą zagadnienia związane z realizacją celów i zadań PTTK w dziedzinie turystyki kolarskiej, w szczególności fachowe doradztwo dla Zarządu Głównego PTTK, kształtowanie polityki w tej dziedzinie, koordynacja działalności rad i komisji regionalnych, komisji oddziałowych oraz klubów³. Schemat umiejscowienia turystyki kolarskiej w strukturach PTTK pokazuje rys. 2. Kadencja pracy Komisji powoływanej przez Zarząd Główny PTTK na wniosek Krajowej Rady Aktywu Turystyki Kolarskiej PTTK trwa cztery lata. Komisja działa w składzie 9-osobowym.

Kadra społeczna turystyki kolarskiej w PTTK

Towarzystwo swoją działalność programową realizuje głównie dzięki społecznej kadrze programowej. Stanowią ją przodownicy i instruktorzy turystyki z poszczególnych dziedzin turystyki, opiekunowie przyrody i społeczni opiekunowie zabytków, organizatorzy turystyki i znakarze szlaków, opiekunowie SKKT oraz przewodnicy turystyczni – razem ponad 14 tys. osób⁴. W działalności Towarzystwa najważniejsi są ludzie – członkowie. To oni wyznaczają jego rangę i tworzą jego dorobek.

Przodownicy turystyki kolarskiej

Animatorami działań w zakresie turystyki kolarskiej w PTTK są przodownicy turystyki kolarskiej, których na koniec 2011 r. było 1127 (TK-O za 2011 r.). Mówiąc o roli i charakterze uprawnień przodowniczych powinniśmy wiedzieć, że są to kwa-

³ Regulamin Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK; <http://ktkol.pl/2007/02/19/regulamin-komisji-turystyki-kolarskiej-zg-pttk> (dostęp: 06.2012 r.).

⁴ Dane według TK-O, na dzień 31.12.2011; TK-O – sprawozdanie zbiorcze ze stanu organizacyjnego oraz działalności programowej Zarządu Oddziału i Zarządu Głównego PTTK sporządzane na koniec każdego roku na podstawie zbieranych informacji ze wszystkich jednostek z terenu kraju.

lifikacje umożliwiające prowadzenie imprez kolarskich, a jednocześnie zobowiązujące do aktywnego działania. W latach 1952–1953 Komisja Turystyki Kolarskiej zainicjowała wiele działań popularyzujących turystykę rowerową, co spowodowało zapotrzebowanie na kadrę potrzebną do realizacji imprez kolarskich w szerszym zakresie. Pierwsza grupa przodowników liczyła 100 osób. Byli to społecznicy, którym zaliczono długoletni staż pracy w zakresie turystyki kolarskiej. Swoje uprawnienia otrzymali w drodze mianowania. Pierwszy kurs przodowniczy odbył się w 1954 r. W roku 2010 wykaz przodowników turystyki kolarskiej zamyka się numerem uprawnienia 7262 osoby.

Pierwsze kursy opierały się na tradycjach sportowych, bardziej kolarskich niż krajoznawczych. W 1958 r. wprowadzono nowe zasady szkolenia, które ciągle są udoskonalane.

[...] nie do przyjęcia jest pokutująca jeszcze gdzieś koncepcja „przodownika KOT”, w myśl której uprawnienia przodownika, są li tylko zaszczytnym wyróżnieniem, czymś w rodzaju kolejnego stopnia odznaki, a zadania przodownicze sprowadzają się głównie do powierzenia i weryfikacji punktów na KOT. [...] Z funkcji członków kadry przodowniczej i instruktorskiej wynika zakres jej umiejętności i cech charakterologicznych. Kandydat na przodownika powinien posiadać:

- 1) podstawowe wiadomości o turystyce w Polsce i działalności PTTK (w tym przepisy prawne, finansowe, obsługa ruchu turystycznego);
- 2) odpowiedni zasób wiedzy krajoznawczej, połączony z umiejętnością wykorzystania jej w praktyce, w trakcie prowadzenia i programowania imprez. Ważne jest także sprawne posługiwanie się źródłami informacji krajoznawczej – przewodnikami, czasopismami, mapami, literaturą fachową [dzisiaj moglibyśmy tylko dodać Internet – przypis autorki];
- 3) gruntowną znajomość zasad uprawiania turystyki w ogóle, a swojej dyscypliny w szczególności, zarówno od strony teoretycznej, jak i praktycznej (przodownik w chwili otrzymania uprawnień, niezależnie od posiadanego stażu powinien być w pełni samodzielnym i doświadczonym turystą). Mamy tutaj na myśli dość szeroki zespół zagadnień – przestrzeganie zasad kultury turystycznej, znajomość zasad higieny i udzielania pierwszej pomocy, umiejętność posługiwania się sprzętem i ekwipunkiem turystycznym (szczególnie istotne w przypadku turystyki rowerowej) właściwą technikę wycieczkowania, dobrą orientację w terenie itp.;
- 4) umiejętność programowania różnego typu imprez kolarskich oraz racjonalnego i sprawnego ich prowadzenia; wiąże się z tym ściśle umiejętność pracy z ludźmi, kierowania nimi, znajomości nowoczesnych technik propagandowych, form pracy kulturalnej itp. [...] Nie jest to szczegółowa i kompletna lista wymagań i postulatów pod adresem

przodownika turystyki kolarskiej. Chodzi jedynie o uświadomienie faktu, że funkcja przodownika to nie tylko zaszczyt, ale przede wszystkim szereg obowiązków oraz olbrzymia odpowiedzialność organizacyjna i moralna, ciążąca na osobach posiadających te uprawnienia. (Dąbrowski 1983, s. 13–14).

Przytoczone wymagania, jakie musiał spełniać przodownik w 1983 r., wskazują na szeroki zakres wiedzy turystyczno-krajoznawczej i niezwykle ważne umiejętności praktyczne. Obowiązujące dzisiaj zasady dla osób, które chcą posiadać uprawnienia przodownika turystyki kolarskiej PTTK zostały poszerzone o bardziej szczegółowe zagadnienia z zakresu geografii turystycznej Polski, historii architektury, ochrony przyrody i środowiska, a także o znajomość zagadnień związanych ze znakowaniem tras i szlaków rowerowych. Nadal niezwykle ważna jest znajomość metodyki organizacji różnego rodzaju imprez rowerowych, ekwipunku i sprzętu, bieżących informacji w zakresie kodeksu drogowego⁵. Szkoleniami przodowników turystyki kolarskiej zajmują się oddziałowe i regionalne komisje turystyki kolarskiej, a także Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK. Obowiązujący od 1996 r. program obejmuje 14 godzin zajęć tzw. części ogólnej, m.in. geografii turystyczną Polski, ochronę przyrody, 14 godzin części specjalistycznej, w tym zasady organizacji imprez kolarskich oraz 16 godzin ćwiczeń praktycznych (np. w czasie obozu wędrownego). Osoba, która zda pozytywnie egzamin i otrzyma uprawnienia przodownicze, co dwa lata jest poddawana weryfikacji. Po upływie dziesięciu lat osoby bardzo aktywne w tym zakresie mogą otrzymać dożywotnie uprawnienia, bez konieczności ich weryfikacji (Kotarski 2011, s. 20).

Od roku 1961 organizowane są ogólnopolskie zloty szkoleniowe kadry przodowniczej⁶. Na pierwszy zgłosiło się 12 turystów kolarzy, w 1976 r. Trójmiasto gościło już 117 kolarzy, a na jubileuszowy – 50. Zlot, który w 2010 r. odbył się w Myszkowie (śląskie) – przybyła rekordowa liczba 569 rowerzystów. W roku 2012 – 52. Ogólnopolski Zlot Przodowników Turystyki Kolarskiej zawitał na gościnną ziemię łódzką do Cesarki (fot. 2), gdzie wśród 490 kolarzy, oprócz Polaków, byli także Czesi, Ukraińcy i Niemcy.

⁵ Aktualny regulamin przodownika turystyki kolarskiej, a także zakres i tematyka zagadnień, jakie musi opanować kandydat na przodownika turystyki kolarskiej PTTK, można znaleźć na stronie <http://ktkol.pl/2005/02/03/regulamin-przodownika-turystyki-kolarskiej/> (dostęp: 05.2012 r.).

⁶ Pierwszy Ogólnopolski Zlot Przodowników Turystyki Kolarskiej odbył się 1–4.06.1961 r. w Górach Świętokrzyskich. Przyjęto zasadę, że będą one odbywały się jeden raz w roku i w innym regionie kraju.



Fotografia 2. 52. Ogólnopolski Zlot Przodowników Turystyki Kolarskiej, Cesarka k. Strykowa 2012
Fot. A. Spyk

Na podkreślenie zasługuje fakt, że impreza odbywa się nieprzerwanie przez 52 lata i, jak wskazuje liczba turystów biorących w niej udział, cieszy się nieustannie rosnącym zainteresowaniem. Ogólnopolskie Złoty Przodowników Turystyki Kolarskiej to tygodniowa wspólna wędrownica po atrakcyjnych regionach turystycznych (każdego roku jest to inny region kraju), połączona z zajęciami szkoleniowymi.

Znakarze szlaków rowerowych

Znakarze turystycznych tras i szlaków rowerowych PTTK są członkami kadry programowej PTTK powołanymi do prowadzenia prac związanych z wytyczaniem i utrzymaniem turystycznych tras oraz krajowych i międzynarodowych szlaków rowerowych, a także sprawowania nad nimi opieki. Pierwszy kurs znakarzy szlaków rowerowych odbył się w 1996 r. Aktualnie w statystykach PTTK jest zarejestrowanych 346 osób posiadających takie uprawnienia, przygotowanych merytorycznie do prowadzenia prac znakarskich, odbioru szlaków nowo wytyczonych, a także kasacji tych, które nie spełniają już wymogów bezpieczeństwa.

Celem znakowania szlaków rowerowych jest między innymi wyprowadzenie rowerowego ruchu turystycznego z dróg i ulic o dużym natężeniu ruchu samo-

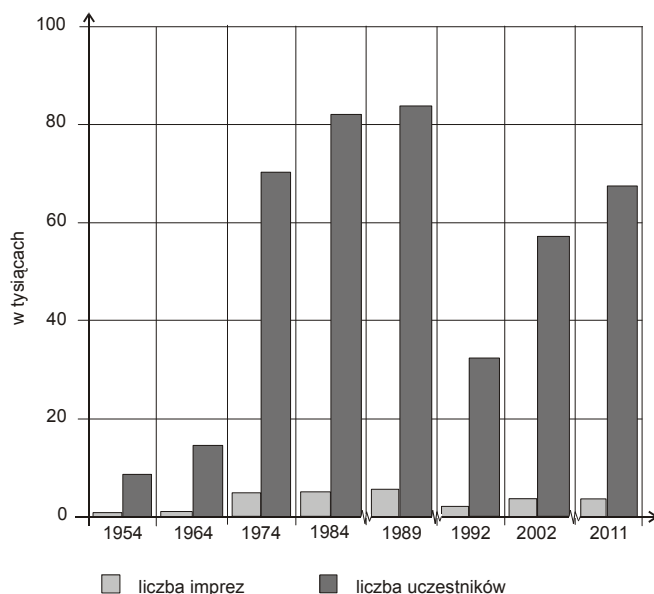
chodowego na bezpieczne drogi rowerowe i różnego rodzaju spokojne drogi boczne, co wpłynie na bezpieczeństwo wędrujących. (Boroński 2007, s. 171).

Każdego roku podczas ogólnopolskich imprez szkolona jest nowa kadra. PTTK chętnie włącza się do takich inicjatyw, jak ta w 2011 r., podczas której Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego zorganizował dofinansowane z własnych środków kilkudniowe szkolenie z zakresu znakowania szlaków turystycznych dla osób odpowiedzialnych za turystykę w gminach, starostwach powiatowych, a także dla stowarzyszeń agroturystycznych i lokalnych grup działania oraz parków krajobrazowych i nadleśnictw. Program szkolenia obejmował szerokie spektrum spraw związanych ze znakowaniem szlaków, w tym rowerowych, m.in.: historię znakowania szlaków turystycznych w Polsce, instrukcję znakowania szlaków PTTK (ze szczególnym zwróceniem uwagi na właściwe uzgodnienia ich przebiegu z właścicielami obszarów, przez które mają przebiegać, m.in. właścicielami dróg, lasów czy parków narodowych i krajobrazowych) oraz oznakowanie i utrzymanie szlaków we właściwym stanie w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób z nich korzystających, a także umieszczenie szlaków i infrastruktury im towarzyszącej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Szkolenie było połączone z praktycznym znakowaniem w terenie, a osoby w nim uczestniczące otrzymały zaświadczenie o jego ukończeniu. Dla chętnych była możliwość zdobycia eksternistycznych uprawnień znakarza szlaków pieszych i rowerowych oraz konnych. Inicjatywa ta godna jest naśladowania także w innych województwach, gdyż dzięki temu szkoleniu osoby odpowiedzialne w gminach za tworzenie infrastruktury turystycznej, a w tym za powstawanie nowych szlaków i utrzymywanie istniejących, będą miały wpływ na jej właściwe zagospodarowanie.

Turystyka rowerowa w PTTK

Turystykę aktywną można uprawiać indywidualnie i zespołowo, w grupach nieformalnych lub zorganizowanych, niekiedy łącząc ją z elementami współzawodnictwa. Zaliczyć można do niej następujące formy: turystykę kolarską, narciarską, jeździecką, motorowodną, pieszą nizinną, pieszą górską, żeglarską, speleologiczną, kajakową, motorową oraz nurkową. Turystyka ta staje się na świecie trwałym i dynamicznym składnikiem stylu życia współczesnych społeczeństw (Merski 2002). W ostatnich latach znacznie wzrosło zainteresowanie społeczeństwa turystyką rowerową. Na pokonanie pieszo 1 km przeciętny człowiek potrzebuje ok. 15 minut. Ten sam człowiek na rowerze w tym samym czasie przejedzie 4 km. Analizując sprawozdania Zarządu Głównego PTTK za poszczególne kadencje, a także sprawozdania

TK-O sporządzone na podstawie danych z Oddziałów PTTK przygotowano rys. 3 przedstawiający liczbę zorganizowanych imprez rowerowych oraz liczbę ich uczestników w latach 1954–2011. Zainteresowanie turystyką rowerową od jej początków (1952 r.) systematycznie rosło, aż do 1989 r. W roku 1954 zorganizowano 944 imprezy, w których wzięło udział 8718 kolarzy; rok 1964 to 1222 imprezy i 14 714 osób; kolejny, 1974 r. – 4883 imprezy i 70 661 osób; w roku 1984 zorganizowano 5072 imprezy kolarskie dla 82 604 osób; w kolejnym 1989 r. zorganizowano 5700 imprez, a wzięło w nich udział 84 192 kolarzy. Regres nastąpił po 1989 r., kiedy zaczęła zanikać masowa turystyka oraz dofinansowanie zorganizowanych wyjazdów. Szczególnie jest to widoczne w 1992 r. – kiedy zorganizowano tylko 2260 imprez dla 32 762 kolarzy. Kolejne lata to stopniowy wzrost zainteresowania tą formą turystyki, i tak: 2002 r. – 3807 imprez dla 57 559 osób, a ostatnie statystyki TK-O informują nas, że na koniec 2011 r. odnotowano 3751 imprez dla 67 384 osób, w tym 8181 osób stanowiła młodzież, a 2671 osoby niepełnosprawne.



Rysunek 3. Turystyka rowerowa PTTK w Polsce (imprezy i uczestnicy) lata 1954–2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań ZG PTTK za lata 1954–2011 i sprawozdań TK-O

W kalendarzach imprez organizowanych przez ogniwa PTTK znajduje się wiele imprez kolarskich, które są organizowane od wielu lat i cieszą się nieustannie rosnącym zainteresowaniem. Warto tutaj wspomnieć o największej imprezie kolarskiej zaini-

cjowanej przez Komisję już w 1952 r. i realizowanej nieprzerwanie do dzisiaj, a mianowicie o Centralnych Złotach Turystów Kolarzy. W latach 1952–1953 rajdy centralne były zorganizowanym przejazdem na stałej trasie: Chełm – Lublin – Warszawa. Od 1954 r. impreza ma charakter „gwiazdzisty”, gdzie z różnych miejsc w Polsce kolarze docierają do miejsca wyznaczonego przez Komisję Turystyki Kolarskiej ZG PTTK. Od 1956 r. odbywają się w różnych regionach kraju, a 61. Złot odbędzie się w Antoninie k. Kalisza na Wielkopolsce. W ostatnich latach bierze w nich udział prawie 500 turystów kolarzy, którzy podczas tygodniowej wyprawy poznają walory krajoznawcze miejsc, w których odbywa się złot.

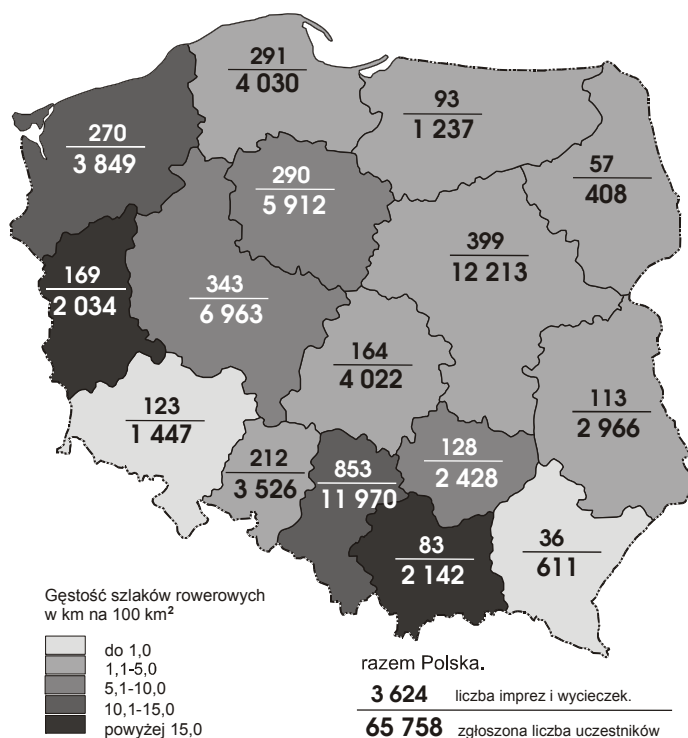
Turystyka kolarska proponowana przez PTTK jest specyficzna, gdyż nieodłącznym jej elementem było i jest krajoznawstwo jako element nierozzerwalnie związany z tą formą turystyki.

Dobra znajomość rodzinnej ziemi jest ważnym zadaniem każdego człowieka, źródłem kształtowania osobowości młodych ludzi, przekazywanie wartości, pomocą w dokonywaniu wyboru celów życiowych [...]. Krajoznawcza pasja zapobiega i zapobiegać może wykluczeniu społecznemu i marginalizacji, sprzyja edukacji odpowiadającej potrzebom życia we współczesnym świecie, w tym edukacji międzykulturowej, edukacji na rzecz upowszechniania wiedzy i wspomaga świadomość chronienia dziedzictwa kultury. (Kuleczka, red. 2010, s. 24).

Krajoznawstwo integralnie związane jest z ochroną przyrody i ochroną dóbr kultury, co jest zauważalne we wszystkich działaniach podejmowanych przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, w tym również w ramach turystyki rowerowej. Rozwój turystyki rowerowej w kolejnych latach pokazuje (rys. 1), w jakim zakresie i jak rozwijała się turystyka rowerowa w Polsce oraz jakie było zainteresowanie tą formą instytucji współdziałających.

[...] w Polsce w latach 80. kryzys energetyczny, zwłaszcza paliwowy, zdecydował o szerszym wykorzystaniu roweru do przejazdów na krótkich dystansach. Natomiast reakcją na kryzys zdrowotny i ekologiczny (zwłaszcza wśród mieszkańców miast) stało się poszukiwanie ruchu na świeżym powietrzu, kontaktu z naturą, ucieczki w tereny zielone miast i podmiejskie. Następstwem tego było rozwinięcie systemu „kolej + rower”, nie tylko w wyjazdach weekendowych, ale i urlopowych. (Chmiel 2007, s. 357–358).

Największą liczbę imprez rowerowych w 2011 r. zorganizowały oddziały PTTK z województw śląskiego (893), mazowieckiego (399) i wielkopolskiego (343) (rys. 4), a najwięcej uczestników imprez kolarskich brało udział w tym samym roku w mazowieckim (12 213 osób), śląskim (11 970) i wielkopolskim (6963). Najmniej imprez turystyki kolarskiej i ich uczestników odnotowano w województwie podkarpackim – zorganizowano tam zaledwie 36 imprez dla 611 kolarzy.



Rysunek 4. Gęstość szlaków rowerowych oraz uczestnictwo w imprezach turystyki rowerowej organizowanych przez PTTK wg województw w 2011 r.
Źródło: opracowanie własne

Znakowane szlaki rowerowe PTTK w Polsce

Wobec wzrostu zainteresowania turystyką rowerową w Polsce pod koniec lat 80. XX w. w Towarzystwie wprowadzona została akcja sprawdzania dostępności znakowanych szlaków pieszych do potrzeb turystyki rowerowej. W opisie przebiegu szlaku umieszczono informacje na temat przejezdności danej trasy dla rowerów, a także o ewentualnych możliwych utrudnieniach w jej pokonywaniu. Do dziś wybrane odcinki szlaków pieszych są udostępnione jednośladowi.

„Nowym zjawiskiem stał się żywiołowy rozwój zupełnie nowej kategorii tras turystycznych, mianowicie szlaków rowerowych. Ich znakowanie było odpowiedzią na upowszechnianie się rowerów górskich, pozwalających na swobodną jazdę poza asfaltowymi drogami, w tym także na terenach górskich. Początkowo szlaki rowe-

rowe powstawały spontanicznie jako lokalne inicjatywy, znakowane według różnych koncepcji, często niefachowo. Dopiero opracowanie przez PTTK instrukcji (ze znakami w postaci białego prostokąta z wizerunkiem roweru i kolorowego paska), która została następnie zatwierdzona przez władze państwowe, przynajmniej w części przyniosło uporządkowanie tras rowerowych, które zaczęły się łączyć w spójną sieć. Cały czas jednak istnieją szlaki rowerowe (czy nawet lokalne sieci) niewpisujące się w ogólną sieć.” (Potocki , Dudziak 2007, s. 213).



Fotografia 3. Oznakowanie szlaków rowerowych
Źródło: PTTK Biłgoraj



Fotografia 4. Oznakowanie Międzynarodowego Szlaku Rowerowego EuroVelo R-11
Fot. J. Borejszo (Wigierski PN)

Według Z. Borońskiego (2007), turystyczny szlak rowerowy to droga lądowa przeznaczona dla turystycznego ruchu rowerowego, oznakowana odpowiednio zunifikowanymi znakami drogowymi, która stanowi optymalny wyznacznik trasy wędrówki i w możliwie bezpieczny sposób doprowadzi rowerzystę do wyznaczonego celu – obiektów turystyczno-krajoznawczych⁷. Zgodnie z instrukcją znakowa-

⁷ Często bywa mylony z pojęciem „droga dla rowerów”, gdyż szlak rowerowy nie jest zarezerwowany wyłącznie dla rowerzystów, a droga rowerowa tak. Droga rowerowa (zwana czasem ścieżką) to pas jezdni oznakowany i wyznaczony wyłącznie dla ruchu rowerowego, spotykany zwłaszcza w miastach. Ścieżki rowerowe mogą być istotnym elementem szlaków rowerowych.

nia szlaków w PTTK, szlaki rowerowe krajowe oznakowane są białymi kwadratami z czarnym symbolem roweru i paskiem koloru szlaku (fot. 3), zaś szlaki międzynarodowe literą R i numerem szlaku (fot. 4). Można jednak spotkać w terenie oznakowania nie spełniające tych norm. Są to zwłaszcza starsze szlaki, jak np. biały kwadrat z symbolem roweru w kolorze szlaku. Ze względu na częstsze niż w przypadku szlaków pieszych umieszczanie oznakowania na drogach publicznych, znaki szlaków rowerowych uznane zostały za dodatkowe znaki drogowe, uzyskując symbole R-1, R-1a, R-1b, R-2, R-2a i R-3.

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 rodziły się lokalne inicjatywy mające na celu wytyczanie i znakowanie szlaków rowerowych. Każdy znakował według własnego uznania i pomysłu. Prekursorem działań podejmowanych przez PTTK w zakresie wprowadzenia oznakowania szlaków rowerowych w Polsce był Zbigniew Boroński⁸ z Bydgoszczy, w 1995 r. Regionalna Rada Turystyki Kolarskiej w Bydgoszczy wystąpiła z inicjatywą wskazania miłośnikom wycieczek rowerowych utwardzonych dróg publicznych o możliwie jak najmniejszym natężeniu ruchu, a jednocześnie zapobieżenia „radosnej twórczości” i różnorodności w zakresie oznakowania szlaków rowerowych. 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 rowerowych⁹. Korespondencja z Ministerstwem nabrała tempa dopiero po interwencji Senatora RP Grażyny Ciemniak. Po dosyć burzliwej korespondencji, w grudniu 1996 r. doprowadzono do zaakceptowania oznakowania szlaków rowerowych przez Komendę Główną Policji, Dyрекcję Dróg Publicznych i Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM). W tym samym okresie, 3 grudnia 1996 r. MTiGM skierowało pismo do wszystkich urzędów wojewódzkich w sprawie jednolitego oznakowania szlaków rowerowych¹⁰.

⁸ Zbigniew Boroński (1923–2011), pierwszy przedstawiciel Polski w Europejskiej Federacji Cyklistów, pomysłodawca wprowadzenia w naszym kraju specjalnego oznaczenia dla szlaków rowerowych, przewodnik Turystyki Kolarskiej ZG PTTK, przewodniczący Komisji ds. Znakowania Szlaków Rowerowych, ekspert ds. szlaków rowerowych w Ministerstwie Sportu i Turystyki.

⁹ Dążenie Polski do zintegrowanej Europy spowodowało duże zainteresowanie społeczeństw Europy naszym krajem, a miłośników roweru wędrowkami rowerowymi po Polsce i przez Polskę. Wyrazem tego zainteresowania była propozycja Europejskiej Federacji Cyklistów przeprowadzenia przez Polskę pięciu z 12 zaproponowanych w sieci EuroVelo dalekosiężnych tras rowerowych.

¹⁰ Na podstawie wywiadu swobodnego autorki ze Z. Borońskim (z 2009 r.) i udostępnionej dokumentacji.

W latach 1996–1997 PTTK dzięki wsparciu finansowemu Urzędu Kultury Fizycznej i Sportu oraz zaangażowaniu aktywnu społecznego turystów kolarzy z Regionalnego Oddziału PTTK „Szlak Brdy” w Bydgoszczy, opracowano dokumentację i fizycznie oznakowano 675-kilometrowy odcinek Międzynarodowej Trasy Rowerowej R-1 przez Polskę. Trasa R-1 rozpoczyna się w miejscowości Calais we Francji i prowadzi przez Belgię, Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję (okręg kaliningradzki), Litwę, Łotwę i Estonię. W planach jest doprowadzenie jej do Sankt Petersburga w Rosji. Trasa R-1 przekracza granicę polsko-niemiecką w Kostrzynie nad Odrą, a opuszcza Polskę na przejściu granicznym polsko-rosyjskim w Gronowie (trasa nie jest do końca jeszcze wytyczona).

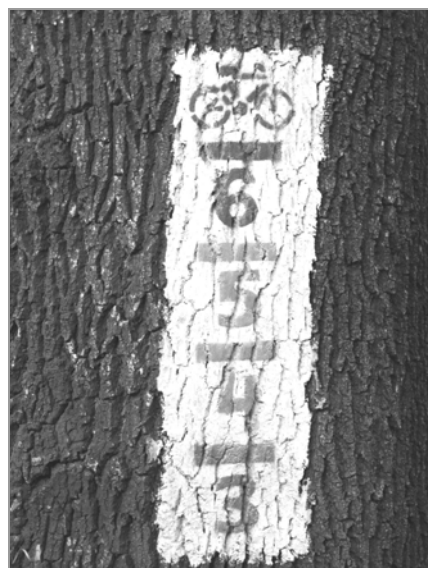
Tabela 1. Znakowane szlaki rowerowe PTTK (w km) według danych TK-O w latach 2000–2011

Województwo	Rok				
	2000	2002	2005	2009	2011
Dolnośląskie	56,4	145,4	168,3	168,0	168,0
Kujawsko-pomorskie	1 115,0	858,0	1 263,0	1 462,0	1 402,0
Lubelskie	70,0	72,0	201,5	320,0	522,2
Lubuskie	718,9	933,6	1 357,5	1 873,3	2 387,5
Łódzkie	0,0	60,8	397,4	61,0	725,8
Małopolskie	229,9	379,7	658,7	948,2	2 288,8
Mazowieckie	28,0	288,1	485,9	605,7	658,2
Opolskie	65,0	127,5	100,0	0,0	228,0
Podkarpackie	0,0	145,0	104,0	104,0	104,0
Podlaskie	272,5	408,0	820,8	901,5	747,9
Pomorskie	197,0	197,0	156,7	280,0	288,5
Śląskie	868,0	1 142,2	1 662,4	1 872,6	1 285,1
Świętokrzyskie	63,0	260,0	638,0	829,0	1 091,0
Warmińsko-mazurskie	0,0	179,0	514,3	855,7	385,7
Wielkopolskie	962,3	1 356,2	1 748,2	1 587,3	2 171,1
Zachodniopomorskie	251,0	662,1	1 503,6	1 968,2	2 662,6
Razem Polska	4 897,0	7 214,6	11 780,3	13 836,5	17 116,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie TK-O za lata 2000–2011

Od czasu oznakowania R-1 minęło 16 lat. W tym czasie w Polsce opracowano i oznakowano kilkaset kilometrów szlaków rowerowych o zasięgu ogólnopolskim oraz kilka tysięcy kilometrów szlaków regionalnych i lokalnych. Pod koniec 2011 r. PTTK posiadało w swojej ewidencji 17 116,4 km szlaków rowerowych oraz miało pod opieką 3610,80 km (czyli wytyczonych zgodnie z instrukcją znakowania szla-

ków PTTK¹¹, a będących w ewidencjach gmin lub powiatów (rys. 4 i tab. 1). Wraz ze wzrostem liczby osób zainteresowanych turystyką rowerową, każdego roku powstają nowe znakowane szlaki przygotowane z dużym zapałem przez przeszkolonych znakarzy szlaków rowerowych. Ponieważ brak jest ustawy o szlakach, a znakować je może każdy, ich obecna długość na terenie kraju jest trudna do określenia, bowiem nikt nie prowadzi takiej ewidencji. Duża jest także dowolność w stosowanych oznakowaniach, która zależy jedynie od wyobraźni znakujących (fot. 5 i fot. 6).



Fotografie 5. i 6. Oznakowanie szlaku rowerowego w Mazurskim Parku Krajobrazowym i okolice Leszna
Fot. A. Kaleniewicz (2011)

Dla PTTK problemem jest także fakt, że stowarzyszenie od lat nie otrzymuje środków finansowych na utrzymanie istniejącej sieci szlaków rowerowych, co z pewnością znajduje wyraz w ich stanie utrzymania, dostępności i bezpieczeństwie osób z nich korzystających.

¹¹ Pierwsza Instrukcja znakowania szlaków turystycznych – powstała w 1935 r. Obowiązująca obecnie można znaleźć na stronie <http://ktpzg.pttk.pl/> (dostęp: 05.2012 r.).

Odznaki turystyki kolarskiej

W celu zachęcenia rowerzystów do poznawania własnego kraju, jego zabytków, pomników przyrody czy miejsc znanych z historii, PTTK ustanowiło kilka odznak turystycznych. Aby zdobyć odznaki należy pokonać określoną trasę, a także odnaleźć i zwiedzić obiekty o szczególnych wartościach krajoznawczych. Mogą je zdobywać wszystkie osoby (nie tylko członkowie PTTK), które uprawiają turystykę rowerową. Odznaki tworzą swoisty system. Zdobywa się je kolejno stopniami, po wypełnieniu określonych wymagań. Pierwszą i do dzisiaj najbardziej popularną jest Kolarska Odznaka Turystyczna (KOT), ustanowiona już w 1952 r. przez Komisję Turystyki Kolarskiej ZG PTTK. Zdobywa się ją poprzez odbycie kilku wycieczek, które dokumentuje się w specjalnej książeczce wycieczek kolarskich. KOT ustanowiono w celu zachęcenia społeczeństwa do poznawania ojczyźnego kraju, jego historii, współczesnego dorobku oraz do uprawiania turystyki kolarskiej jako jednej z form aktywnego wypoczynku¹². W latach 1953–2011 Kolarską Odznakę Turystyczną zdobyło 115 632 turystów (Kotarski 2011).

W roku 1967 PTTK w celu spopularyzowania indywidualnej turystyki kolarskiej, zwiększenia samodzielności w podejmowaniu wypraw kolarskich oraz skierowania ich na nowe szlaki, rozpoczęto organizację cyklicznej imprezy kolarskiej pod nazwą „Rajd kolarski PTTK dokoła Polski”. W 1974 ustanowiono odznakę Małego Rajdu Dookoła Polski¹³, a w 1982 r. kolejną odznakę – Szlakami Zamków w Polsce. Zdobywanie tej odznaki polega na zwiedzeniu podczas wypraw kolarskich określonej tabeli liczby zamków spośród wymienionych w spisie mapy *Zamki w Polsce* PPWK¹⁴.

Kolejną odznakę ustanowiono w 575 rocznicę bitwy pod Grunwaldem. Jest to odznaka Rajd Kolarski „Szlak wielkiej wojny 1409–1411”. W celu jej zdobycia należy pokonać trasę, którą przemierzały wojska pod wodzą króla Władysława Jagiełły, aż do miejsca rozwiązania armii.¹⁵

Następna z odznak – Kolarska Odznaka Pielgrzymia (KOP) – ustanowiona w 1991 r., popularyzuje obiekty kultu religii chrześcijańskich na ziemiach polskich, a także poza granicami Polski. Zdobywanie KOP polega na zwiedzaniu w czasie wycieczek kolarskich określonej liczby obiektów sakralnych kultu chrześcijańskiego.

¹² Aktualny Regulamin kolarskiej odznaki turystycznej – <http://ktkol.pl/2012/06/23/nowy-regulamin-kolarskiej-odznaki-turystycznej/> (dostęp: 05.2012 r.).

¹³ Regulamin odznaki „Rajd kolarski PTTK dokoła Polski”; www.pttk.pl/pttk/przepisy/index.php?co=ro_rkdp.

¹⁴ <http://ktkol.pl/2005/02/02/regulamin-rajdu-%E2%80%99Eszlakami-zamkow-w-polsce%E2%80%99D/>

¹⁵ <http://ktkol.pl/2012/06/24/nowy-regulamin-odznaki-rajdu-kolarskiego-%E2%80%99Eszlak-wielkiej-wojny-1409-1411%E2%80%99D/>.



Rysunek 5. Odznaki Turystyki kolarskiej PTTK
Źródło: Archiwum PTTK

Obiektem sakralnym w rozumieniu tego regulaminu są: klasztor, kościół, cerkiew, kaplica cmentarna, a także budowla kościelna nieczynna z powodu braku wiernych lub zmiany jej przeznaczenia (np. magazyn, skład zboża, muzeum) lub pozostawiona jako trwała ruina.

Z okazji 60-lecia Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK w Roku Turystyki Rowerowej PTTK Zarząd Główny PTTK ustanowił w 2012 r. Ogólnopolską Kolarską Odznakę PTTK – Wiślana Trasa Rowerowa. Celem ustanowienia odznaki była popularyzacja walorów turystycznych doliny rzeki Wisły, a warunkiem jej uzyskania – przejechanie na rowerze trasy od źródeł Wisły do jej ujścia do Morza Bałtyckiego, a także uzyskanie potwierdzeń przejazdu we wszystkich 60 punktach kontrolnych wymienionych w regulaminie.

Warto zauważyć, że wiele oddziałów PTTK ustanowiło swoje własne odznaki. Ich propagatorami są zazwyczaj lokalne oddziały PTTK lub kluby kolarskie. Jest to doskonała promocja turystyczna dla regionu, a przede wszystkim jego tradycji i zabytków. Aby otrzymać odznakę trzeba zwiedzić na rowerze opisane w regulaminie miejscowości lub dotrzeć do określonych obiektów i uzyskać potwierdzenie w specjalnej książeczce. Na przykład odznaka Mały Rajd Kolarski Dookoła Ziemi Łódzkiej została ustanowiona przez Łódzki Klub Turystów Kolarzy im. Henryka Gintera¹⁶. Promuje ona miasta położone w okolicach Łodzi, a warunkiem jej uzyskania jest odwiedzenie takich miejscowości, jak: Łęczyca, Tum, Piątek, Walewice, Lipce Reymontowskie, Boguszyce, Rawa Mazowiecka, Ujazd, Wolbórz, Polichno, Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Zelów, Brodnia, Łask, Zduńska Wola, Szadek, Poddębice. Miejscowości te, połączone trasą w całość, okrążają Łódź. W każdej z nich znajduje się co najmniej jeden wart odwiedzenia zabytek. Miasta można zwiedzać w dowolnej kolejności i czasie.

Znaczenie ustanowienia takich odznak oddają bardzo trafnie słowa Andrzeja Gordona (za: Lewandowski 2008, s. 5):

Nic nie zastąpi tego, co się poznało i odczuwało podczas turystycznych peregrynacji. Jednak w sferze ludzkich potrzeb mieści się także chęć potwierdzenia tożsamości ze swoją ojcowizną, innymi regionami, z Polską, stąd tak ważna jest rola odznak krajoznawczych pozwalających określić przebytą drogę w uznanym i ciągle na nowo tworzonemu kanonie krajoznawczym.

¹⁶ Najstarszy Klub Turystyki Kolarskiej PTTK w Polsce powstał 2.09.1956 r. i działa do dnia dzisiejszego przy Oddziale Łódzkim PTTK w Łodzi im. J. Czeraszewicza (www.lktk.pl).

Rowerem przez Polskę

Z inicjatywy Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK w 60-lecie jej powstania i jednocześnie zapoczątkowania organizacji imprez rowerowych o charakterze turystycznym Zarząd Główny PTTK ustanowił 2012 r. Rokiem Turystyki Rowerowej. Nie pierwszy już raz ważne dla Towarzystwa rocznice stają się motywem przewodnim akcji, które są realizowane w kolejnych latach.

„Rowerem przez Polskę” jest projektem realizowanym przez PTTK w 2012 r., na który otrzymano dofinansowanie z Ministerstwa Sportu i Turystyki w ramach konkursu na zadania zlecone w dziedzinie turystyki. Projekt adresowany jest do wielopokoleniowego społeczeństwa zainteresowanego bezpiecznym uprawianiem turystyki rowerowej, a także do samorządów współtworzących infrastrukturę rowerową, służb drogowych, a także innych stowarzyszeń i organizacji zainteresowanych tą formą turystyki.

Projekt uzyskał patronaty honorowe: Katarzyny Sobierajskiej — podsekretarza stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki, nadinspektora Marka Działyńskiego z Komendy Głównej Policji, Rafała Szmytkę — prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej oraz Związku Powiatów Polskich i Związku Miast Polskich. Patronatu medialnego udzielił magazyn „Rowertour”.

Projekt przewiduje przeprowadzenie akcji „Bezpiecznie na rowerze”, do której do 25 maja 2012 r. zgłosiło się 97 środowisk organizujących 591 imprez dla 37 016 osób¹⁷. W ramach akcji organizowane są trzy konkursy: plastyczny — zatytułowany „Moja rodzina na rowerowym szlaku”, fotograficzny — „Na rowerowym szlaku” oraz Ogólnopolski konkurs „turystyczna rodzinka”¹⁸. Celem konkursów jest podkreślenie znaczenia rodziny w kształtowaniu osobowości dzieci i młodzieży dzięki wspólnym rowerowym wędrówkom, pobudzenie wyobraźni, uczenie obserwacji zjawisk i chwil ulotnych¹⁹. W ramach akcji i promowania turystyki rowerowej przygotowano nieodpłatnie 5000 książeczek Kolarskiej Odznaki Turystycznej, a dla najbardziej wytrwałych 500 odznak. Kolejnym ważnym elementem akcji są warsztaty dla rodzin „Mama, tata, rower i ja”, w ramach których wyłonione 18–20 rodzin (100 osób) pogłębi swoją wiedzę w zakresie turystyki rowerowej, kajakowej i pie-

¹⁷ Dane na podstawie kart zgłoszeń, jakie wpłynęły do biura projektu.

¹⁸ Konkurs został zainicjowany przez PTTK w 2011 r. w ramach Roku Turystyki Rodzinnej. Zarząd Główny PTTK podjął decyzję o wpisaniu go na stałe do kalendarza ogólnopolskich przedsięwzięć PTTK. W 2012 r. do konkursu zgłosiło się 156 rodzin (686 os.) z 16 województw z 94 miejscowości (dane na podstawie kart zgłoszeń — archiwum projektu).

¹⁹ Regulaminy konkursów dostępne na stronie <http://www.narowerze.pttk.pl/konkursy> (dostęp: 05.2012 r.).

szej. Przewidywane są warsztaty z zakresu udzielania pierwszej pomocy na szlaku turystycznym oraz obsługi odbiorników GPS.

Projekt zakłada też przeprowadzenie ogólnopolskiego konkursu „Gmina przyjazna rowerzystom”, w ramach którego poszukiwane są gminy wprowadzające ciekawe rozwiązania infrastrukturalne przyjazne dla rowerzystów, w tym takie, które będą ułatwiać (a przynajmniej nie utrudniały) poruszanie się na rowerze zarówno mieszkańcom, jak i turystom odwiedzającym gminę. Efekty będą znane w listopadzie, a najlepsze gminy otrzymają specjalne certyfikaty.

Niezwykle ważnym elementem realizowanego zadania będzie międzynarodowa konferencja popularnonaukowa pt. „Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie”, która odbędzie się w dniach 11–13 października 2012 r. w Zielonce (gmina Murowana Goślina, województwo wielkopolskie), a zapowiedziało w niej udział 85 osób. Współorganizatorami konferencji są: Samorząd Województwa Wielkopolskiego oraz dwie uczelnie wyższe: Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Uniwersytet Łódzki. Celem konferencji jest m.in. podkreślenie wzrastającej rangi turystyki rowerowej, wskazanie na korzyści z niej płynące, określenie jej wpływu na gospodarkę regionu, a także zwrócenie uwagi na konieczność rozwijania sieci szlaków, dróg z właściwą infrastrukturą przyjaznych turystyce rowerowej.

Projekt przewiduje także liczne działania promocyjne. Zakładanym efektem projektu będą też wydawnictwa, m.in. recenzowana publikacja popularnonaukowa *Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie*, w której znajdzie się 27 artykułów. PTTK planuje wydać także poradnik adresowany do młodego rowerzysty pt. *Wybieram rower. Poradnik młodego turysty* oraz broszurę edukacyjną *Turystyka, rower, bezpieczeństwo*, która ma zwrócić uwagę społeczeństwa na problem bezpieczeństwa w turystyce rowerowej.

Projekt zakończy się 30 listopada 2012 r. i wówczas dopiero będzie można szczegółowo odpowiedzieć na pytanie, czy założone cele zostały osiągnięte, jakie było ich oddziaływanie i ile osób skorzystało z propozycji rowerowych PTTK adresowanych do ogółu społeczeństwa.

Podsumowanie

Turystyka rowerowa z roku na rok znajduje w różnych grupach wiekowych coraz więcej zwolenników. Zauważalna jest poprawa infrastruktury rowerowej zarówno w miastach, jak i poza nimi. Powstaje coraz więcej znakowanych szlaków rowerowych. Należy jednak zadbać o zunifikowanie ich oznakowania, co ułatwi turystom wybór właściwej drogi w terenie i bezpieczne dotarcie do celu.

Budowaniu pozytywnego i bezpiecznego wizerunku turystyki rowerowej w Polsce powinny sprzyjać gminy; gmina przyjazna rowerzystom – to wyzwanie XXI w.

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze jest jedną z wielu organizacji, które promują turystykę rowerową jako sposób na spędzanie wolnego czasu, ale jedną z niewielu, które podkreślają korzyści wychowawcze i edukacyjne płynące z jej uprawiania. Turystyka rowerowa ma także nieoceniony wpływ na zdrowie, o czym można przeczytać np. w pracy T. Łobożewicza i G. Bińczyka (2001, s. 214):

Turystyka kolarska jest jedną z form aktywności ruchowej, bardzo korzystnie oddziałujących na organizm człowieka. Z tego względu wiele osób w starszym wieku chętnie jeździ na rowerze i uprawia turystykę kolarską. Jazda na rowerze uprawiana dla przyjemności poprawia samopoczucie, uaktywnia przemianę materii, działa odchudzająco, wzmacnia mięśnie, stwarza okazję do ruchu na świeżym powietrzu, gwarantuje zdrowy sen, poprawia apetyt, wpływa dodatnio na funkcjonowanie wegetatywnego układu nerwowego, jest środkiem leczniczym przeciw stanom nerwicowym. Wędrówki rowerowe lub piesze są dla ludzi w starszym wieku bardziej odpowiednie niż bieg długodystansowy, który może przeciążyć stawy zmienione wskutek procesów degeneracyjnych bioder i kolan. Nadwaga potęguje jeszcze bardziej niekorzystny wpływ biegu na stawy ludzi w starszym wieku. Jazda na rowerze wpływa dodatnio na ukrwienie kończyn dolnych, co odciąża pracę serca. Jazda taka polepsza dodatkowo koordynację oraz równowagę dynamiczną.

Autorka w niniejszym opracowaniu wykazała, jak ważny wpływ na rozwój turystyki rowerowej w Polsce miały działania podejmowane przez PTTK. Towarzystwo, poprzez szkolenie kadry, inicjowanie wielu przedsięwzięć adresowanych do szerokiej grupy społeczeństwa, wspieranie działań podejmowanych w związku z budowaniem właściwej infrastruktury umożliwiającej bezpieczne uprawianie tej formy turystyki, po współpracy z samorządami – promując gminy przyjazne turystyce rowerowej – kompleksowo kreuje pozytywny wizerunek tej turystyki w Polsce.

Rok turystyki rowerowej trwa. Osiągnięte efekty wskażą, które z inicjatyw warto kontynuować w następnych latach w tak szerokim zakresie, jak w ramach projektu „Rowerem przez Polskę”. Już dziś można założyć, że turystyka rowerowa nadal będzie ważną dyscypliną turystyki kwalifikowanej proponowaną przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze.

Bibliografia

- Boroński Z., 2007 *Organizacyjne i prawne problemy szlaków rowerowych w Polsce na tle wybranych państw w Europie*, [w:] P. Kuleczka, red., *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Boroński Z., 2007, Chmiel A., 2007, *Turystyka w Polsce w latach 1945–1989*, Almamer, Warszawa.

- Dąbrowski M., 1983, *Turystyka kolarska*, (praca zbior.), Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Kotarski M., 2011, *Historia turystyki kolarskiej PTTK 1952–2010 w zarysie*, COTG PTTK, Kraków.
- Kuleczka P., red., 2007, *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Kuleczka P., 2010, *Krajoznawcze rozdroża*, [w:] *Z teorii i praktyki krajoznawstwa*, VI Kongres Krajoznawstwa Polskiego, Olsztyn 10–12.09.2010, z. 5, praca zbior., PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Lewandowski Z., 2008, *Odznaki krajoznawcze i regionalne Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego*, Drukarnia i Wydawnictwa Akademickie WSSP, Lublin.
- Łobożewicz T. Bińczyk G., 2001, *Podstawy turystyki*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa.
- Merski J., 2002, *Turystyka kwalifikowana*, Wydawnictwo „Druk Tur”, Warszawa.
- Piskorski Cz., 1955, *Wstęp*, [w:] *Szlak kolarski zachodnim brzegiem Bałtyku*, Wydawnictwo „Sport i Turystyka”, Warszawa; <http://www.ii.uj.edu.pl/~zbooy/polish/piskor.html> (dostęp: 19.05.2012 r.).
- Potocki J., Dudziak T., 2007, *Zarys dziejów znakowania szlaków turystycznych w Sudetach*, [w:] P. Kuleczka, red., *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa.
- Sprawozdania ZG PTTK w działalności XIV kadencji, 2001, Wydawnictwo PTTK „Kraj” Warszawa.
- Sprawozdania ZG PTTK w działalności XV kadencji, 2005, Wydawnictwo PTTK „Kraj” Warszawa.
- Sprawozdania ZG PTTK w działalności XVI kadencji, 2009, Wydawnictwo PTTK „Kraj” Warszawa.
- http://pl.wikipedia.org/wiki/Turystyka_rowerowa (dostęp: 20.05.2012 r.).
- <http://www.narowerze.pttk.pl/konkursy> (dostęp: 05.2012 r.).
- <http://ktkol.pl/2005/02/02/regulamin-rajdu-%E2%80%99Eszlakami-zamkow-wpolsce%E2%80%9D/> (dostęp: 05.2012 r.).
- [http://ktkol.pl/2012/06/24/nowy-regulamin-odznaki-rajdu-kolarskiego-%E2%80%99Eszlak-wielkiej-wojny-1409-1411%E2%80%9D/\(05.2012\)](http://ktkol.pl/2012/06/24/nowy-regulamin-odznaki-rajdu-kolarskiego-%E2%80%99Eszlak-wielkiej-wojny-1409-1411%E2%80%9D/(05.2012)) (dostęp: 05.2012 r.).
- <http://ktkol.pl/2012/06/23/nowy-regulamin-kolarskiej-odznaki-turystycznej/> (dostęp: 05.2012 r.).
- <http://ktpzg.pttk.pl/> (dostęp: 05.2012 r.).
- <http://ktkol.pl/2005/02/03/regulamin-przodownika-turystyki-kolarskiej/> (dostęp: 05.2012 r.).
- <http://ktkol.pl/2007/02/19/regulamin-komisji-turystyki-kolarskiej-zg-pttk> (dostęp: 06.2012 r.).

BICYCLE THROUGH POLAND, ACTIONS TAKEN BY PTTK IN CYCLING

Abstract

Polish Tourist Country-Lovers is one of the many organizations that promote cycling as a way to spend your leisure time, but one of the few that emphasize the educational benefits of the practice. The article shows how important influence on the development of cycling tourism in Poland had action taken by the PTTK. PTTK through staff training, initiating many projects aimed at a wide range of society, supporting actions in connection with the building of proper infrastructure for safe participation in this form of tourism, in cooperation with local governments – promoting community-friendly biking, complex creates a positive image of cycling tourism in Poland.

Maria ROTHERT
Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych, Warszawa
Wioletta KACPRZYK
Ośrodek Rozwojowo-Wdrożeniowy Lasów Państwowych w Bedoniu

TURYSTYKA ROWEROWA W LASACH PAŃSTWOWYCH

Warunki do uprawiania turystyki w Lasach Państwowych

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.

Lasy, stanowiące własność Skarbu Państwa, są udostępniane dla ludności na mocy artykułu 26 *Ustawy o lasach z 28 września 1991 r.* Wybierając się na podbój leśnych ostępów należy pamiętać, że stałym zakazem wstępu objęte są lasy stanowiące: uprawy leśne do 4 m wysokości, powierzchnie doświadczalne i drzewostany nasienne, ostoje zwierząt, źródłiska rzek i potoków, obszary zagrożone erozją. Wprowadza się również okresowe zakazy wstępu do lasu wynikające z potrzeb gospodarki leśnej i wymagań ochrony przyrody, w tym m.in. gdy wystąpiło zniszczenie albo znaczne uszkodzenie drzewostanów lub degradacja runa.

Zgodnie z art. 30 wymienionej ustawy, w lesie zabrania się m.in.:

- 1) zanieczyszczania gleby i wód;
- 2) zaśmiecania;
- 3) rozkopywania gruntu;
- 4) niszczenia grzybów i grzybni;
- 5) niszczenia lub uszkodzenia drzew, krzewów lub innych roślin.

Nieuniknionym efektem „otwartości” lasu dla społeczeństwa są przypadki negatywnego wpływu turystyki rowerowej na ekosystem leśny. Wśród niechlubnych przykładów wymienić można poprowadzenie trasy zawodów kolarstwa górskiego

przez tereny ostoi zwierząt, degradację pieszych szlaków górskich przez rowerzystów. Sytuacje konfliktowe pojawiają się także w momencie nakładania się szlaków konnych i rowerowych (fot. 1). Prowadzi to z jednej strony do niszczenia nawierzchni przez konie, a z drugiej płoszenia tych zwierząt przez rowerzystów. Problem pojawia się również w momencie, gdy znak zakazujący wjazdu rowerzystom na szlak pieszy zostaje przez nich zignorowany.



Fotografia 1. Błędne wyznaczenie szlaku konnego i rowerowego
Fot. M. Rothert

Lasy Państwowe oferując turystom liczne trasy rowerowe starają się, aby wizyta w lesie miała edukacyjny charakter (fot. 2). Odwiedzinom w lesie towarzyszą obiekty edukacyjne, takie jak: ośrodki edukacji leśnej, izby edukacji leśnej, leśne wiaty edukacyjne, leśne ścieżki edukacyjne oraz punkty edukacji leśnej, np. szkółki leśne.

Rowerzyści mają okazję zapoznać się z podstawowymi zagadnieniami dotyczącymi leśnictwa i pracy leśnika. Tablice edukacyjne nie tylko poruszają tematykę przyrodniczą, ale również opisują historię regionu, czy też lokalne obiekty kulturowe. Leśnicy starają się wykazywać dużą wyobraźnię w kreowaniu nietypowych form przekazywania wiedzy. Przykładem może być panel edukacyjny zlokalizowany w Nadleśnictwie Sieraków. Przedstawia on różne gatunki drzew, które rozpoznaje się po korze. Konstrukcja pozwala również na określenie ich wieku (fot. 3).



Fotografia 2. Tablica edukacyjna przy ścieżce rowerowej im. W. B. Jastrzębowskiego na trasie Ostrów Mazowiecka – Brok
Fot. M. Rothert



Fotografia 3. Panel edukacyjny w Nadleśnictwie Sieraków
Fot. W. Kacprzyk

Obiektom edukacyjnym towarzyszą miejsca odpoczynku w postaci zadaszonych wiat, parkingi, oznakowane szlaki, kosze na śmieci i ławki. Leśnicy dbają o to, aby osoby odwiedzające tereny przez nich zarządzane czuli się odpowiednio powitani (tablice informacyjne zawierające podstawowe dane na temat zarządzającego, mapę trasy itp.), poinformowani (tablice objaśniające prawidłowe zachowanie się w lesie) i bezpieczni (numery alarmowe w razie pożaru).

Na powodzenie ścieżki rowerowej w lesie może wpłynąć korzystnie współpraca z takimi podmiotami, jak PTTK i samorządy. Dotychczas Lasy Państwowe (LP) utworzyły na swoim terenie 257 tras rowerowych o łącznej długości 3714 km. Wspólnie z PTTK zarządzają 143 szlakami rowerowymi o całkowitej długości ponad 2 tys. km, natomiast wspólnie z samorządami troszczą się o 909 szlaków rowerowych mających ponad 12 tys. km długości (tab. 1). Średnio na każdą regionalną dyrekcję Lasów Państwowych (RDLP) przypada 15 tras rowerowych o przeciętnej łącznej długości 218 km.

Największą liczbą tras rowerowych utworzonych samodzielnie przez Lasy Państwowe może się poszczycić RDLP w Gdańsku (39 tras). Należy przypuszczać, że na wysoki wynik wpływa zróżnicowanie przyrodnicze i fizjonomiczne terenu (Morze Bałtyckie, Puszcza Darżłubska, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Bory Tucholskie, Szwajcaria Kaszubska). Na drugim miejscu uplasowała się RDLP w Pile, z wynikiem 38 tras i łącznej ich długości wynoszącej 667 km. Duża lesistość, liczne jeziora mogą świadczyć o wyjątkowym zainteresowaniu turystyką rowerową na tym obszarze.

Najbardziej owocną współpracą LP z PTTK może się pochwalić RDLP w Szczecinie. Wspólnie obie instytucje zarządzają 28 szlakami rowerowymi o łącznej długości 524 km. Bliskość dużej aglomeracji funkcjonującej w pobliżu atrakcyjnych krajobrazowo terenów (czyste jeziora, bory sosnowe) wymaga ukierunkowania ruchu turystycznego, stąd przypuszczalnie tak pozytywny rezultat.

Szlaki rowerowe utworzone przez LP wspólnie z samorządami najliczniej występują na terenie RDLP w Katowicach (211 tras o łącznej długości 1609 km). Tuż za nią znalazła się RDLP w Poznaniu (88 tras o łącznej długości 1593 km). Interpretując powyższe wyniki można domniemywać, że przyczyną zaistniałej sytuacji jest bliskość silnie zurbanizowanych terenów i związane z tym zapotrzebowanie na szlaki turystyczne, w tym rowerowe.

Bazę istniejących obiektów turystycznych na terenie Lasów Państwowych zawiera *Leśny przewodnik turystyczny* dostępny na stronie internetowej czaswlas.pl. Na turystów czeka tam ponad 1000 obiektów. Każdy z nich jest opisany i wzbogacony o fotografie. Specjalnie przygotowana wyszukiwarka pozwala na odnalezienie interesującego obiektu poprzez wybór jego typu, cech, m.in. dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz związanych z nim udogodnień, np. wypożyczalni rowerów. Odwiedzając ten portal można uzyskać informacje na temat istniejących obiektów noclegowych, ścieżek dydaktycznych, szlaków turystycznych, parkingów itd.

Tabela 1. Szlaki rowerowe na terenie Lasów Państwowych (wg stanu na sierpień 2011 r.)

Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	Szlaki rowerowe							
	LP		PTTK		RLP + PTTK		LP + samorządy	
	liczba	długość tras (w km)	liczba	długość tras (w km)	liczba	długość tras (w km)	liczba	długość tras (w km)
Białystok	27	581	40	398	2	50	49	1 294
Gdańsk	39	403	30	728	0	0	27	532
Katowice	15	106	49	422	10	36	211	1 609
Kraków	0	0	42	264	11	94	39	150
Krosno	3	24	15	195	10	222	42	712
Lublin	16	197	27	651	4	190	26	415
Łódź	6	37	25	659	3	90	24	434
Olsztyn	23	409	34	643	1	16	64	1 078
Piła	38	667	17	359	19	311	43	608
Poznań	24	306	68	2 236	7	50	88	1 593
Radom	2	31	53	589	4	23	25	273
Szczecin	20	353	40	622	28	524	57	984
Szczecinek	11	150	49	863	15	309	49	801
Toruń	5	40	44	430	2	56	27	328
Warszawa	3	61	37	1081	0	0	16	133
Wrocław	24	342	48	945	5	149	85	1 103
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

Do doskonałym źródłem wiedzy na temat inicjatyw sportowo-rekreacyjnych odbywających się na terenie leśnym są strony internetowe nadleśnictw. Zróżnicowany charakter oferowanych przez Lasy Państwowe tras rowerowych zachęca do aktywności zarówno zaawansowanych kolarzy, jak i amatorów ceniących nieformujący rodzinny wypoczynek. Z myślą o pierwszej z wymienionych grup w maju 2012 r. otwarto tzw. trasy *singletrek*, czyli sieć wąskich ścieżek rowerowych poprowadzonych przez znaczną część Gór Izerskich o łącznej długości 60 km. Wyjątkowość projektu polega na transgranicznej współpracy polsko-czeskiej. W budowę zaangażowały się Lasy Czeskiej Republiki, dwie czeskie gminy, Nadleśnictwo Świeradów oraz gmina Świeradów Zdrój. Przedsięwzięcie doceniła Światowa Organizacja Kolarstwa Górskiego IMBA, umieszczając je na liście siedmiu tras rekomendowanych do uprawiania terenowej turystyki rowerowej w górach.

Wiele imprez sportowo-edukacyjnych odbywa się z inicjatywy leśników, którzy chętnie angażują się w ich organizację. Przykładem może być Nadleśnictwo Spychowo, które co roku organizuje wycieczki rowerowe pt. *Poznajemy las na dwóch*

kófkach, czyli cykl wakacyjnych wycieczek pod przewodnictwem leśnika. W ramach spotkań można m.in. poznać gatunki drzew i roślin runa leśnego, nauczyć się rozpoznawać głosy ptaków i dowiedzieć się, na czym polega praca leśników.

Ciekawy pomysł wycieczki rowerowej powstał w ramach Międzynarodowego Roku Lasów pod nazwą „Poczuj kaszubskiego ducha”. Imprezę przygotowało Nadleśnictwo Strzebielino korzystając z tras przygotowanych przez gminę Linia, które łączyły najważniejsze pobliskie miejscowości. Motywem przewodnim spotkania było 13 rzeźb postaci zaczerpniętych z kaszubskiej mitologii ustawionych w głównych punktach wsi.

Pomimo ogromnego wkładu leśników w pracę nad przystosowaniem i udostępnianiem terenów leśnych do penetracji turystycznej pojawia się konflikt na styku turysta–przyroda.

Wybrane dylematy i propozycje rozwoju turystyki rowerowej w Lasach Państwowych

Turystyka rowerowa sprzyja eksploracji terenów leśnych i ich poznawaniu, ale czy jest w pełni bezpieczna dla przyrody?! Czy turystyka rowerowa i środowisko leśne mogą istnieć we wzajemnej symbiozie?

Z jednej strony jest przyroda

Świat przyrody to kluczowy, najcenniejszy, a jednocześnie najdelikatniejszy komponent przestrzeni leśnych wpływający na ich atrakcyjność turystyczną. Bogactwo to ma jednak różną, na ogół niewielką odporność na ingerencję człowieka. Jak wykazały badania J.L. Marion i D.N. Cole (1996), las, pomimo iż na pozór wydaje się odporny na zniszczenia, w rzeczywistości znacznie gorzej radzi sobie z nimi niż np. łąki. Wprawdzie na tych drugich znacznie szybciej tworzą się chociażby miejsca wydeptane, jednak równie szybko następuje ich regeneracja. Oznacza to, iż udostępnianie turystyce poszczególnych siedlisk leśnych należy zawsze rozpatrywać indywidualnie „zarówno w kontekście odporności na powstawanie zniszczeń [...], jak również zdolności jej samoregeneracji. Analizy te należy przeprowadzać nie tylko w odniesieniu do flory danego terenu, ale również fauny, gleb, środowiska wodnego, ukształtowania terenu i wszelkich innych komponentów przyrodniczych występujących na danym obszarze” (Kacprzyk 2011).

Z drugiej jednak człowiek

Środowisko przyrodnicze jest podstawowym zasobem dla sektora turystycznego, który stwarza możliwości uprawiania zarówno turystyki kwalifikowanej, jak i niekwalifikowanej. Jednocześnie tereny o bogatym ekosystemie stanowią dużą atrakcję dla współczesnego człowieka, zwłaszcza mieszkańca terenów zurbanizowanych, spragnionego kontaktu z dziką przyrodą. Potwierdzają to m.in. badania E. Thurstona, R.J. Readera (2001), którzy stwierdzają, iż lasy są preferowanym miejscem turystyki rowerowej.

Powstaje zatem pytanie, czym kierują się turyści przybywający na tereny leśne. Jak zauważają X. Font i J. Tribe (1999), oraz co pośrednio potwierdzają badania S. Hodge'a (1995), turystyka na świeżym powietrzu nie jest realizowana wyłącznie po to, aby obserwować las i świat przyrody, ale ma służyć przyjemnemu spędzeniu czasu podczas wykonywania wybranych zajęć rekreacyjnych. Ma ona zatem charakter nie tylko poznawczy, ale m.in., a może nawet przede wszystkim utylitarny.

Niezależnie jednak od celów wizyt turystów w lasach, udostępnianie ich społeczeństwu jest sprawą oczywistą. Rodzą się jednak następujące pytania:

- jakie szkody wywołuje turystyka rowerowa na terenach leśnych?
- w jakim stopniu ingeruje ona w przestrzeń, w której króluje świat przyrody?
- w jaki sposób można uchronić przyrodę przed zbędnymi stratami?

Wpływ turystyki rowerowej na środowisko leśne

Turystyka rowerowa realizowana na terenach leśnych ma zarówno zalety, jak i wady. Nie można jednoznacznie stwierdzić, czy jest ona bardziej czy mniej przyjazna środowisku, niż inne formy udostępniania lasu. Wśród jej podstawowych zalet można m.in. wymienić trzy zachowania turysty rowerowego:

- porusza się głównie wzdłuż istniejących dróg i tras. Rzadko wkracza w tereny z gęstym podszytem czy podmokłe, co relatywnie częściej zdarza się turystom pieszym;
- przebywa na danym terenie stosunkowo krótko, przez co płoszy zwierzęta proporcjonalnie krócej niż turysta pieszy;
- z uwagi na konieczność kierowania pojazdem rzadziej od pieszych dostrzeże wyjątkowe walory siedlisk leśnych, a zatem stanowi dla nich mniejsze potencjalne zagrożenie.
- Do podstawowych wad turystyki rowerowej zaliczamy natomiast:

- duże prędkości, z jakimi często porusza się turysta rowerowy – mogą one być niebezpieczne zarówno dla innych gości lasu, jak i zwierząt;
- większe zagrożenie ubytkami i stratami w nawierzchni ścieżki, wywołane sposobem jazdy, niż w przypadku turysty pieszego;
- zakłócanie ciszy w lesie wywoływane przez rowerzystów;

Abstrahując od prób rozstrzygnięcia, która forma turystyki jest korzystniejsza dla lasu warto zastanowić się nad naukowymi dowodami wpływu rowerzystów na przyrodę. Celowi temu służy ukazanie problemów i dylematów, z jakimi można się spotkać przy okazji tworzenia tras rowerowych w lasach.

Nie jest możliwe ocenienie, które spośród strat w środowisku leśnym (w ujęciu ogólnym) wywołane są wyłącznie przez turystykę rowerową. Wynika to m.in. z faktu, iż lasy stanowią blisko 1/3 powierzchni Polski, a dostęp do nich nie jest monitorowany. Zatem nawet tam, gdzie istnieją trasy turystyczne, trudno jest jednoznacznie stwierdzić, czy dane szkody zostały poczynione w wyniku udostępnienia lasów turystyce rowerowej czy innej ingerencji człowieka. Potwierdzają to obserwacje J. Lathrop (2003), który stwierdza, iż niewiele jest twardych dowodów na to, że turystyka rowerowa jest bardziej szkodliwa niż inne jej rodzaje.

Jak wykazały badania naukowe przeprowadzone m.in. na terenie administrowanym przez USDA Forest Service w USA (Chavez 1996) oraz badania naukowe, na które się powołują, m.in. D.J. Chavez, P.L. Winter, J.M. Bass (1993) czy J.T. Tilmant (1991), **uszkodzenia zasobów leśnych biotycznych i abiotycznych** to zasadnicze problemy turystyki rowerowej na terenach cennych przyrodniczo. Można je rozpatrywać w trzech zasadniczych kategoriach:

- zakłóceń w świecie flory;
- zakłóceń w świecie fauny;
- erozji gleby.

Dodatkowymi, problemami pozaśrodkowymi wynikającymi z uprawiania turystyki rowerowej w środowisku leśnym są **konflikty funkcjonalne** pomiędzy rowerzystami a innymi użytkownikami terenów leśnych oraz ich bezpieczeństwo.

Wśród zaobserwowanych uszkodzeń zasobów leśnych flory należy wymienić:

1. Rozjeżdżanie, deptanie i okaleczanie runa leśnego, czyli mechaniczne niszczenie roślinności na poziomie gruntu. Roślinność posiada pewną mechaniczną odporność na zgniatanie, która jest podobna w przypadku turystyki rowerowej i pieszej. Jak wynika z badań T. Weaver i D. Dale (1978), rośliny w podobny sposób reagują na przejście turysty (ważącego przykładowo 70 kg), jak i na przejazd rowerzysty (gdzie rower średnio waży dodatkowe 10–15 kg). Sytuacja ta ulega diametralnej zmianie, gdy pod uwagę weźmiemy turystykę konną, gdzie nacisk pionowy często przekracza 500 kg. Problem

rozjeżdżania i deptania dotyczy jednak nie tylko nadziemnych części roślin, ale również ich korzeni;

2. Zmniejszanie różnorodności gatunkowej roślin (i ich puli genów) wzdłuż formalnych i nieformalnych ciągów komunikacyjnych głównie w wyniku ich poszerzania przez turystów. Ubytek ten dotyczy szczególnie populacji roślin jednorocznych. Jak stwierdzają E. Thurston i R.J. Reader (2001), degradacja ilości roślin i ich zróżnicowania gatunkowego generalnie wzrasta wraz ze zwiększaniem się intensywności ruchu rowerowego i pieszego. Straty ilościowe i jakościowe są oczywiście znacznie wyraźniejsze w strefie centralnej ścieżki niż na jej obrzeżach. Dotyczy to głównie rzadkich gatunków roślin, mniej odpornych na zniszczenia niż roślin pospolicie występujących, i jednocześnie szczególnie tych zbudowanych z długich łodyg o szerokich liściach.
3. Zbieractwo roślin lub ich owoców; chęć zabrania do domu kwitnących leśnych kwiatów lub sadzonek roślin, niszczenie grzybów niejadalnych dla człowieka.

Do najczęstszych uszkodzeń fauny zalicza się:

1. Zakłócenia równowagi naturalnych siedlisk dzikich zwierząt, ich egzystencji i źródeł pożywienia, m.in. w wyniku ułatwionego dostępu do ich siedlisk, celowego lub przypadkowego płoszenia zwierząt czy ich dokarmiania. Jak wykazały badania R.L. Knight i K.J. Gutzwiller (1995), czynniki te mogą wpłynąć na pogorszenie zdrowia dzikich zwierząt.
2. Myślistwo i zabijanie zwierząt bez użycia broni, zarówno celowe, jak i przypadkowe w wyniku kolizji rowerzystów z dzikimi zwierzętami.
3. Nasilenie zjawiska synantropizacji zwierząt¹ będących pod prawną ochroną.

Turystyka rowerowa wpływa również na erozję gleb², która może skutkować (szczególnie na obszarach o urozmaiconym ukształtowaniu terenu) zwiększeniem niebezpieczeństwa wystąpienia osuwisk ziemnych, a w konsekwencji i zniszczenia części szaty roślinnej. Jak wynika z badań E. Thurston i R.J. Reader (2001), degradacja gleby generalnie wzrasta wraz ze zwiększaniem się intensywności ruchu rowerowego i pieszego. Jednocześnie, jak zauważają autorzy, jest ona znacznie silniejsza w przypadku ruchu rowerowego. Konsekwencją erozji gleb jest również powierzchniowe zmniejszenie zdolności gleby do absorpcji wód opadowych, w wy-

¹ Synantropizacja zwierząt – przystosowywanie się zwierząt do życia w bezpośrednim sąsiedztwie człowieka.

² Erozja gleb powstaje głównie pod wpływem niszczenia roślinności okrywowej przez intensywną eksplorację szlaków turystycznych.

niku ubicia ziemi przez turystów. Zmniejszone przesiąkanie wody powoduje w dalszej kolejności zahamowanie rozwoju roślinności oraz kiełkowania nasion i finalnie utrwalenie się niekorzystnych warunków rozwoju i wzrostu pokrywy roślinnej.

Konflikty funkcjonalne i bezpieczeństwo

Na terenach leśnych większość szlaków ma charakter multimodalny, tj. są to na ogół szlaki rowerowe lub piesze, na których dopuszczone są inne formy turystyki. Powoduje to, iż niekiedy dochodzi w ich obrębie do konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami szlaków turystycznych, np. rowerzystami i pieszymi. Zdaniem K.D. Kellera (1990), konflikty pomiędzy rowerzystami i pieszymi wiążą się przede wszystkim z faktem różnego tempa przemieszczania się. Rowerzysta ma możliwość poruszania się znacznie szybciej niż pieszy, przez co ten drugi może być zaskoczony nagłym pojawieniem się rowerzysty. Konsekwencją takich sytuacji mogą być niebezpieczne zachowania obu użytkowników lasu.

Bardzo ważnym zagadnieniem jest również zapewnienie turystom przebywającym na terenie polskich lasów maksymalnie bezpiecznego wypoczynku. Wiąże się to m.in. z faktem utworzenia i utrzymania tras turystycznych i miejsc wypoczynku, co powoduje dodatkowe zmiany w środowisku przyrodniczym oraz „wizualne” zanieczyszczenie rodzimego krajobrazu.

Wśród innych problemów związanych z udostępnianiem lasów rowerzystom wymienić można:

- zapewnienie bezpieczeństwa przy realizacji na terenach leśnych pozaspółecznych funkcji lasu, w tym m.in. produkcyjnych, które nie zawsze mogą być realizowane poza miejscem wyznaczonym do uprawiania turystyki rowerowej;
- zakłócanie spokoju i ciszy w lesie, czyli zanieczyszczenie akustyczne – hałas powstały w wyniku prowadzenia rozmów oraz związany bezpośrednio z rekreacją i wypoczynkiem, tj. w wyniku zajęć i zabaw;
- pozostawianie przez turystów odpadów komunalnych oraz zanieczyszczenia zapachowe przestrzeni leśnych.

Konieczność ograniczenia negatywnych skutków turystyki rowerowej

Konieczność zarządzania terenami leśnymi w sposób ograniczający negatywne skutki działalności człowieka wynika nie tylko z dbałości Lasów Państwowych o aktualne zasoby przyrody, ale również z chęci zachowania równowagi w środowisku przyrodniczym dla przyszłych pokoleń. Lasy Państwowe starają się zatem gospodarować terenami zieleni w myśl międzynarodowej zasady zrównoważonego rozwoju terenów leśnych.

Jak wynika z dokumentu opublikowanego w 1993 r. po Ministerial Conference on the Protection of Forests in Europe³ oraz *Ustawy o lasach z 28 września 1991 r.*, zrównoważony rozwój lasów to „zarządzanie i użytkowanie lasów i obszarów leśnych w sposób i w tempie, który utrzymuje ich różnorodność biologiczną, produktywność, zdolność regeneracji i żywotność oraz ich potencjał do pełnienia obecnych i przyszłych funkcji ekologicznych, gospodarczych i społecznych w kontekście lokalnym, krajowym i globalnym i nie powoduje szkód w innych ekosystemach”.

Propozycje sposobów ograniczenia szkód w zasobach leśnych

Mając na uwadze wszystkie potrzeby i oczekiwania turystów – rowerzystów, zidentyfikowane m.in. w badaniach P. Downwarda, L. Lumsdona (2001)⁴, B.W. Ritchie (1998)⁵, B. Lane (1999)⁶, Sustrans (1999)⁷ czy Ching-Fu Chen, Pei-ChunChen (2012)⁸

³ MCPFE, 1993 (za: *The UK Forestry Standard...* 2011).

⁴ Zdaniem P. Downward i L. Lumsdon (2001), rowerzysta potrzebuje specyficznych warunków: cichych, wolnych od ruchu ulicznego dróg, przyjemnej scenerii, dobrego oznakowania (w tym map i przewodników) oraz usług. Inny ważny aspekt to oznakowanie, które powinno być tak zaplanowane i zlokalizowane, aby pozwalało na komfortową jazdę (bez konieczności zatrzymywania się na trasie i zastanawiania, którądy dalej jechać). Jednocześnie badania wskazały na potrzebę lokalizacji usług wzdłuż tras oraz na to, aby trasy te były zaprojektowane tak, by pozwalały na społeczne interakcje. Jak dalej piszą: „turystyka rowerowa to aktywność grupowa w odróżnieniu np. do turystyki konnej, która jest atrakcyjniejsza dla mężczyzn jeżdżących indywidualnie”. Powinno to mieć swoje odzwierciedlenie w projektach tras, na których rowerzyści będą jeździć w formacjach, czyli powinny być tak zaplanowane miejsca wypoczynku, żeby pozwalały na wspólne spożycie posiłków (dotyczy to zarówno miejsc piknikowych, jak również lokali gastronomicznych). Ponadto stwierdzają, iż jest prawdopodobne, „że rekreacja rowerowa będzie coraz bardziej popularna, ale tylko wtedy, gdy sieć dróg i tras rowerowych będzie spełniać potrzeby użytkowników”. Wskazane jest zatem ciągłe monitorowanie potrzeb, aby zrozumieć pragnienia rekreacyjne rowerzystów.

⁵ B.W. Ritchie (1998) jest zdania, że aby skutecznie zaspokajać potrzeby turystów rowerowych, ważne jest stworzenie sieci dróg i dróg alternatywnych oraz zakwaterowanie.

⁶ Zdaniem B. Lane (1999) trasy te powinny być ze sobą połączone i mieć charakter obwodnicowy, aby turysta nie był zmuszany do cofania się i zawracania. Wskazane jest, jak dalej pisze, aby szlaki rowerowe obejmowały naturalne scenerie, kulturowe i historyczne zabytki czy osoblwe siedliska, a zatem prowadziły wzdłuż torów kolejowych, szlaków dziedzictwa kulturowego, szlaków przyrodniczych, wzdłuż rzek.

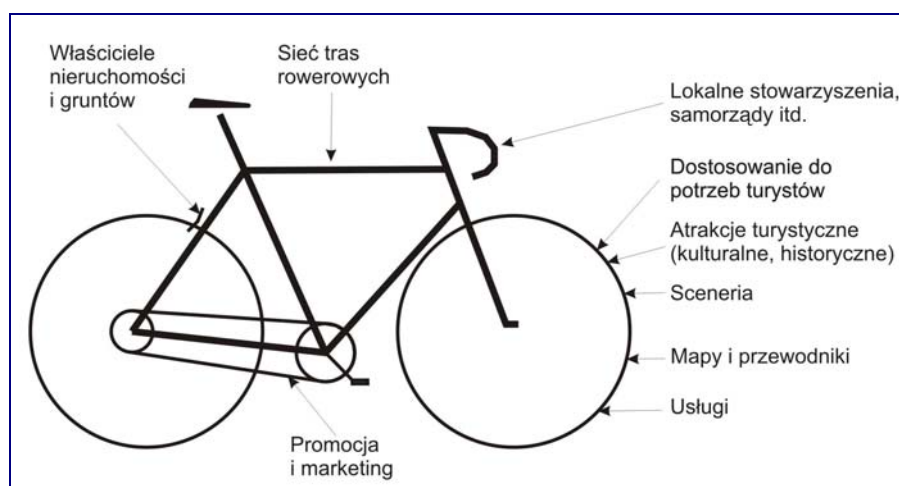
⁷ Trasy powinny zdaniem Sustrans (1999) przebiegać wyłącznie cichymi i mało ruchliwymi ulicami lub szlakami dla niezmotoryzowanych osób.

⁸ Badania Ching-Fu Chen, Pei-ChunChen (2012) wykazują, że turyści rowerowi wolą trasy rowerowe z atrakcjami wzdłuż drogi, podstawową infrastrukturą, wraz z toaletami i prostymi elementami wyposażenia, punktami informacji turystycznej. Dodatkowo preferowane są trasy przystosowane dla osób mających różne umiejętności i doświadczenie w jeździe na rowerze. Mniej wyspecjalizowani będą oczekiwać restauracji na trasie, a bardziej wyspecjalizowani mogą mieć potrzebę poszerzenia swojej wiedzy i umiejętności.

należy stwierdzić, iż aby zmniejszyć i ograniczyć uszkodzenia zasobów leśnych konieczna jest współpraca wielu instytucji i wszystkich stron biorących udział nie tylko w tworzeniu, ale i utrzymaniu infrastruktury rowerowej (czyli na wszystkich etapach organizacyjnych).

Według J. Pratte'a (2006), organizacja turystyki rowerowej składa się z czterech odmiennych modułów. Lasy Państwowe w realizację poszczególnych modułów mogą włączyć się w różnym stopniu. Jak prezentuje rys. 1 tworzenie tras turystycznych wiąże się z następującymi etapami:

- 1) **tworzenie sieci szlaków** jako podstawowego elementu infrastruktury rowerowej (**rama roweru**) (rys. 1);



Rysunek 1. Cztery moduły tworzenia tras turystycznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie J. Pratte (2006)

- 2) **współpraca instytucji, organizacji, stowarzyszeń, lokalnych społeczności** oraz innych lokalnych publicznych i prywatnych sojuszników (**kierownica roweru**). Tereny leśne administrowane przez PGL Lasy Państwowe są i będą dogodnym miejscem do tworzenia tras rowerowych. Z tego względu Lasy Państwowe są i mogą też być partnerem w ich wyznaczaniu;
- 3) **organizacja usług gastronomicznych, kulturalnych oraz udostępnianie innych atrakcji turystycznych** wynikających np. z istnienia na danym terenie zabytków (**koła roweru**). Ponieważ działalność usługowa nie jest celem funkcjonowania Lasów Państwowych, z tego powodu ich udział w tym zakresie na ogół może być ograniczony.

- 4) **promocja i marketing** będące stymulatorami rozwoju (**układ napędowy roweru**). Z uwagi na dobro ekosystemów leśnych udział Lasów Państwowych w promowaniu i marketingu niekiedy może być zawężony.

Lasy Państwowe, bazując na badaniach naukowych (Lumsdon 2000, Pratte 2006) i obserwacjach poczynionych w innych krajach, proponują następujące podejście do utrzymania i tworzenia nowych tras rowerowych przebiegających przez tereny przyrodniczo cenne, w tym i państwowe tereny leśne:

1. Projektując trasy rowerowe proponuje się wykorzystanie **istniejących zasobów infrastrukturalnych**, tak aby odcisnąć na środowisku przyrodniczym możliwie najmniejsze piętno. Proponuje się żeby trasy wytyczane na terenach leśnych zlokalizowane były wzdłuż istniejących dróg leśnych, co w efekcie pozytywnie wpłynęłoby m.in. na ograniczenie erozji gleb.
2. Tworząc trasy rowerowe wskazane jest **omijanie miejsc najcenniejszych** z punktu widzenia lokalnych ekosystemów (flory i fauny), ale jednocześnie **pokazywanie miejsc atrakcyjnych wizualnie**.
3. Trasy rowerowe powinny być generatorami **pozytywnych skutków ekonomicznych i społecznych** dla lokalnych społeczności. Jak twierdzą B.W. Ritchie i C.M. Hall (1999), jest to możliwe, gdyż ich zdaniem turystyka rowerowa jest doskonałym sposobem dystrybucji zarówno społecznych, jak i gospodarczych korzyści. Może ona być zatem pośrednim narzędziem rozwoju obszarów wiejskich. Oznacza to, iż nowe szlaki powinny być połączone z osadami ludzkimi, tak aby turystyka rowerowa przyczyniła się do rozwoju polskich wsi, również i tych, które aktualnie nie mają infrastruktury turystycznej.
4. Jak wykazały badania B. Weiler i C.H. Hall (1992), turystyka rowerowa rozwija się szczególnie silnie pod wpływem organizacji komercyjnych wypraw turystycznych, dając uczestnikom pewność siebie w poruszaniu się samodzielnie po danym terenie. **Współpraca instytucji lokalnych i ponadlokalnych, wszystkich zainteresowanych stron**, w tym również społeczności lokalnych jest zatem konieczna, jeśli dany region ma czerpać korzyści z udostępnienia go turystyce rowerowej. Współpraca ta jest wskazana jednak nie tylko przy wyznaczaniu tras, ale na wszystkich wymienionych etapach ich funkcjonowania.
5. Poszczególne szlaki rowerowe powinny tworzyć **system tras turystycznych** o charakterze pętlowym, o różnym poziomie nasycenia nimi przestrzeni. W pobliżu większych aglomeracji miejskich rowerowe trasy turystyczne powinny być liczniejsze, ale krótsze. Na terenach niezurbanizowanych natomiast celowe byłoby wyznaczenie mniejszej liczby szlaków, lecz dłuższych. Takie podejście do systemu tras turystycznych najprawdopodobniej poz-

woliłoby na większą swobodę wyboru miejsca i formy wypoczynku, tj. zdecydowania, czy miałyby to być wycieczka jednodniowa (bez noclegów), czy wielodniowa (z noclegami).

6. Wskazane jest dążenie do stworzenia tras rowerowych **o różnych poziomach trudności**. Wynika to z faktu, iż potencjalni użytkownicy tras rowerowych mają różne potrzeby i umiejętności. Jak argumentują Ching-Fu Chen, Pei-ChunChen (2012), wysoko i nisko wyspecjalizowani cykliści chcą mieć możliwość wyboru rodzaju ścieżki.
7. **Infrastruktura turystyczna** służąca turystom rowerowym, a zlokalizowana na terenach leśnych musi **realizować zasadę zrównoważonego rozwoju**⁹. Dotyczy to nie tylko aspektów lokalizacyjnych miejsc wypoczynku i innych stref udostępnionych turystyce. Zasada ta powinna odnosić się również do spektrum oferowanych atrakcji na terenach leśnych, funkcji urzędzeń, ale przede wszystkim rodzaju materiału, z którego są wykonane, i technologii ich pozyskania (Kacprzyk 2011)¹⁰. Należy jednak pamiętać, iż podstawowe wyposażenie, jak wykazały badania Ching-Fu Chen, Pei-ChunChen (2012), może nie być wystarczające dla współczesnego turysty. Z tego też względu nie wolno zapomnieć o innych udogodnieniach na trasach rowerowych, jak np. informacja turystyczna, usługi gastronomiczne, a może nawet specjalne tory przeszkód?

⁹ Potrzeba, jak pisze W. Kacprzyk (2011), a nawet konieczność tworzenia infrastruktury leśnej w myśl zasad zrównoważonego rozwoju, jest spójna ze społecznymi oczekiwaniami, co do wyglądu terenów leśnych. Jak wykazali w badaniach m.in. A. Janusz i L. Piszczek (2008), turyści odwiedzający lasy wyraźnie preferują wypoczynek w lasach o naturalnym lub nawet pierwotnym wyglądzie. Można zatem wywnioskować, iż goście lasu spodziewają się zobaczyć naturalne krajobrazy, bogate w różnorodność przyrody, a nie tereny zmienione i przekształcone. Wszelkie decyzje, co do sposobu zagospodarowania i wyglądu przestrzeni leśnych oraz poszczególnych urzędzeń powinny spełniać warunek harmonijnego połączenia z lokalnym krajobrazem zarówno w makro-, mezo-, jak i mikroskali, nie nawiązując do kontekstu miejskiego.

¹⁰ Według R. Nowosielskiego i M. Spilki (2003), pod pojęciem zrównoważonej technologii należy rozumieć technologię, która:

- racjonalnie wykorzystuje źródła energii, korzystając w możliwie największym stopniu ze źródeł energii odnawialnej;
- angażuje możliwie najmniej zasobów na jednostkę produktu, zwłaszcza w odniesieniu do zasobów nieodnawialnych;
- wykorzystuje w jak największym stopniu zasoby odnawialne;
- eliminuje stosowanie toksycznych substancji chemicznych, które powodują niebezpieczeństwo dla zdrowia ludzkiego i środowiska;
- dotyczy uzasadnionych produktów, które są długowieczne i dobrze zaspokajają potrzeby, a po zakończeniu „życia” ulegają biodegradacji lub są łatwo recykulowane;
- eliminuje (ogranicza) powstawanie odpadów;
- odznacza się wysoką rentownością i ekologicznością [...]”.

8. Las nierzadko traktowany jest przez niektórych rowerzystów jako swoisty tor przeszkód. Z tego też względu, pamiętając o wszystkich potencjalnych użytkownikach tras rowerowych, wskazane byłoby udostępnienie miejsc, które pozwalałyby na sprawdzenie swoich umiejętności w ekstremalnych akrobacjach na rowerze. Zgodnie z obserwacjami poczynionymi przez K. King (2010), młodzież wyróżnia dwa typy jazdy ekstremalnej na rowerze: „*dirt jump*” (jazda po torach) oraz „*freeride forms of mountain biking*”. Stworzenie na terenach niezagospodarowanych¹¹ specjalnie wydzielonych przestrzeni do uprawiania tego rodzaju dyscypliny sportowej na rowerze mogłoby być znakomitym narzędziem propagowania zdrowego stylu życia. Jednocześnie poprzez włączenie samych zainteresowanych (młodzieży) w fazę tworzenia danego miejsca, można by mieć nadzieje na większe poszanowanie lokalnych walorów środowiskowych. Należy jednak podkreślić, iż zagadnieniem, które przed przystąpieniem do organizacji tego typu miejsc wymaga rozstrzygnięcia, jest odpowiedzialność organizatora wypoczynku za ewentualne szkody na zdrowiu potencjalnych użytkowników, będące wynikiem korzystania z obiektu i jego infrastruktury.
9. Podążając za doświadczeniem Lasów Państwowych czy Forest Service, wskazane jest kontynuowanie **działalności informacyjno-edukacyjnej wzdłuż tras turystycznych**. Dzięki temu można propagować postawy prośrodowiskowe poprzez akcentowanie znaczenia przyrody, m.in. w odniesieniu do estetycznego, ekologicznego i etycznego znaczenia świata flory i fauny dla człowieka. Takie udostępnianie lasów współczesnemu turystyce miałyby zatem na celu nie tylko dostarczenie przyjemnego do wypoczynku miejsca, ale i uwrażliwić go na piękno przyrody, której ogniwem jest człowiek. Działania informacyjno-edukacyjne, jak wykazały badania H. Kiryluk (2009) przeprowadzone na terenie Biebrzańskiego Parku Narodowego, są konieczne, gdyż zdaniem 40% respondentów wpływ człowieka na przyrodę jest **korzystny**, ale tylko 41% ankietowanych odpowiedziało, że **niekorzystny**. Świadczy to zatem o małej świadomości ekologicznej współczesnych turystów odwiedzających tereny przyrodniczo cenne.
10. Zagadnienie tworzenia tras nie powinno się ograniczać wyłącznie do aspektów infrastrukturalnych. Kształtowanie ich przestrzeni powinno obejmować również atrybuty niematerialne, tj. scenerię, a usytuowane w niej elementy powinny nawiązywać do charakteru lokalnego krajobrazu.

¹¹ Z badań K. King (2010) wynika, iż tereny dogodne do uprawiania ekstremalnych akrobacji na rowerze są oddalone od miejsc zamieszkania, ponieważ znajdują się z dala od dozoru osób dorosłych, konfliktów w przestrzeni miejskiej oraz dają poczucie własności.

11. Stworzony system tras rowerowych powinien sprzyjać rezygnacji z samochodów i pozwalać również na wypoczynek bez konieczności dojazdu samochodem. Oznacza to, iż wskazane jest połączenie miejskich ścieżek rowerowych z trasami rowerowymi zlokalizowanymi w strefach podmiejskich i na terenach niezurbanizowanych. Takie podejście w sposób pośredni mogłoby się przyczynić do zmniejszenia zużycia energii i emisji zanieczyszczeń do atmosfery.
12. Konieczne jest stosowanie jednorodnego systemu znakarstwa tras turystycznych. Znakarstwo to musi uwzględniać różny poziom trudności ścieżek.

Zakończenie

Turystyka rowerowa sprzyja eksploracji terenów leśnych i ich poznawaniu, ale nie jest w pełni bezpieczna dla przyrody. Niewątpliwie oddziałuje na przestrzeń, w której jest realizowana, tym silniej, im obszar jest intensywniej użytkowany turystycznie. Pod wpływem turystyki, w tym i rowerowej (szczególnie niekontrolowanej i poza terenami wyznaczonymi do jej uprawiania), następuje zmniejszenie różnorodności biologicznej siedlisk leśnych w odniesieniu do flory i fauny oraz powstają zmiany w strefie glebowej danego terenu. Nie oznacza to jednak, iż lasy mają być terenami zamkniętymi dla człowieka. Wręcz przeciwnie, należy je udostępniać i uczyć wrażliwości i szacunku dla świata przyrody. Udostępnianie terenów leśnych musi być jednak zgodne z zapisami prawa, racjonalne i przemyślane. Tylko wtedy można mieć nadzieję na to, iż realizacja społecznych funkcji lasów nie przyczyni się do zachwiania równowagi w środowisku leśnym. Oznacza to, iż organizacja turystyki w lasach musi uwzględniać zasadę zrównoważonego rozwoju, ale jednocześnie musi dawać zadowolenie człowiekowi chcącemu samodzielnie „dotknąć” dzikiej przyrody.

Kreując turystykę rowerową na terenach leśnych należy zwrócić zatem szczególną uwagę na tereny cenne przyrodniczo o wrażliwych ekosystemach, gdyż – jak pisze D. Zaręba (2000) – turystyka w skali masowej stanowi zagrożenie dla środowiska porównywalne z oddziaływaniem niektórych gałęzi przemysłu lub intensywnych upraw rolniczych.

Literatura

- Chavez D.J., 1996, *Mountain Biking: Issues and Actions for USDA Forest Service Managers*, Pacific Southwest Research Station, Albany, California.
- Chavez D.J., Winter P.L., Bass J.M., 1993, *Recreational Mountain Biking: A Management Perspective*, „Journal of Park and Recreation Administration”, vol. 11, No 3.
- Ching-Fu Chen, Pei-ChunChen, 2012, *Estimating recreational cyclists' preferences for bicycle routes – Evidence from Taiwan*, Transport Policy, Elsevier.
- Downward P., Lumsdon L., 2001, *The development of recreational cycle routes: an evaluation of user Leeds*, „Managing Leisure”, No. 6, 50–60.
- Font X., Tribe J., 2000, *Forest tourism and recreation, case studies in environmental management*, CABI Publishing, New York.
- Hodge S., 1995, *Creating and Managing Woodlands around Towns*, „Forestry Commission Handbook”, 11, HMSO, London.
- Janusz A., Piszczek M., 2008, *Oczekiwania społeczeństwa wobec lasu – na przykładzie odwiedzających Leśny Kompleks Promocyjny Lasy Beskidu Śląskiego*, „Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej”, z. 3(19), Rogów.
- Kacprzyk W., 2011, *Wybrane problemy zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego lasów – uwagi praktyczne*, „Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej”, R. 13, z. 4(29), Rogów.
- Keller K. D., 1990, *Mountain bikes on public land: A manager's guide to the state of the practice*, Bicycle Federation of America, Washington, D.C.
- King K., 2010, *Lifestyle, identity and young people's experiences of mountain biking*, [w:] *Research Note*, Forestry Commission.
- Kiryłuk H., 2009, *Wpływ turystyki na środowisko przyrodnicze w opinii turystów Biebrzańskiego Parku Narodowego*, „Economy and Management”, z. 1.
- Knight, R.L. and Gutzwiller, K.J., 1995, *Wildlife and Recreationists: Co-existence Through Management and Research*, Island Press, Washington D.C.
- Lane B., 1999, *Trails and tourism: The missing link* webpage available online <http://www.americantrails.org/resources/economics/TourismUKecon.html>.
- Lathrop J., 2003, *The Ecological Impacts of Mountain Biking*, <http://www.wildlandscpr.org/ecological-impacts-mountain-biking-critical-literature-review>
- Lumsdon L., 2000, *Transport and tourism: Cycle tourism-a model for sustainable development?*, „Journal of Sustainable Tourism”, 8.5.
- Marion J.L., Cole D.N., 1996, *Spatial and temporal variation in soil and vegetation impacts on campsites*, „Ecological Applications”, No. 6.
- Marszałek E., 2010, *Turystyka i rekreacja leśna*, CILP, Warszawa.
- Nowosielski R., Spilka M., 2003, *Zrównoważona technologia materiałowa*, „Journal of Achievements in Materials and Manufacturing Engineering”, Gliwice.
- Pratte J., 2006, *Bicycle tourism: on the trail to economic development*, „Prairie Perspectives: Geographical Essays”, vol. 9, No. 1, edited by Bonnie C. Hallman, Jim Gardiner (University of Manitoba) and D. Blair (University of Winnipeg).
- Ritchie B.W., Hall C.M., 1999, *Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study, Anatolia*, „An International Journal of Tourism and Hospitality Research”, 10, 2.

- Ritchie, B.W., 1998, *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand planning and management issues*, „Tourism Management”, 19 (6).
- Rothert M., 2009, *Koncepcja kształtowania sieci tras rowerowych w rejonie miejscowości Brok – Poręba Średnia – Nagoszewo*, praca dyplomowa.
- Sustrans, 1999, *Cycle Tourism*, [United Kingdom], August.
- The UK Forestry Standard The governments' approach to sustainable forestry*, 2011, Forestry Commission, Edinburgh.
- Thurston E., Reader R.J., 2001, *Impacts of Experimentally Applied Mountain Biking and Hiking on Vegetation and Soil of a Deciduous Forest*, „Environmental Management”, vol. 27, No. 3, s. 397–409.
- Tilmant, J.T., 1991, *Mountain bike use within National Parks: a report on a 1990 survey*, unpublished draft supplied by author.
- Weaver T., Dale D., 1978, *Trampling effects of hikers, motorcycles and horses in meadow and forests*, „Journal of Applied Ecology”, No. 15.
- Weiler B., Hall C.M., 1992, *Special Interest Tourism*, Belhaven Press, London.
- Zareba D., 2000, *Ekoturystyka. Wyzwania i nadzieje*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- Ustawa o lasach z 28 września 1991 r.* (Dz. U., 91.101.444).
- <http://www.lasy.gov.pl/zakladki/aktualnosci/swieradow-siec-wyjatkowych-tras-rowerowych-otwarta>.
- <http://spsychowo.olsztyn.lasy.gov.pl/sciezki-rowerowe>.
- <http://www.gdansk.lasy.gov.pl>.
- <http://czaswlas.pl>.

BIKING IN STATE FORESTS

Abstract

Cycling tourism is connected inextricably with the rest in forest area. For this reason State Forests treats cycling trails and its infrastructure as an integral part of equipment of Polish forests. The number of forest cycling trails, their length and equipment vary spatially and result from natural or socio-economic conditionings.

Organization and functioning of cycling in forest area is connected not just with existing the infrastructure but with necessity of conciliation nature world, interests and needs of potential modern tourist. In this article are presented dilemmas in reconciling two extremely different needs, where are not always possible compromise solutions. However, thinking about the realization of sustainable development and need to create a reasonable cycling in Polish forests, the article presents preliminary proposals for its further development.

Barbara PISARSKA

Uczelnia Vistula w Warszawie

Zbyszko PISARSKI

Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy

ASPEKTY ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ NA OBSZARACH CHRONIONYCH W POLSCE

Wstęp

W całej Europie, a więc i w Polsce rośnie liczba ludzi, którzy poruszają się na rowerach, dojeżdżając do pracy, szkoły, robiąc zakupy, załatwiając różne sprawy, uprawiając sport oraz turystykę. Moda na korzystanie z roweru w czasie wolnym dotyczy krótkich przejażdżek, dojazdów do atrakcyjnych miejsc wypoczynku (do parku, nad wodę, do lasu, itd.) czy obiektów krajoznawczych, ale także wycieczek i rajdów rowerowych aż po wielotygodniowe wyprawy rowerowe. Pewna część ruchu rowerowego kieruje się na obszary chronione, szczególnie do lasów w ich granicach, o czym autorzy pisali we wcześniejszym swoim artykule (Pisarska, Pisarski 2000). Są one penetrowane zarówno przez rekreantów, jak i przez turystów, a więc osoby przybywające z zewnątrz i wynajmujące noclegi.

Zainteresowanie jazdą na rowerze, w tym turystyką rowerową, warto utrzymać ze względu na korzyści dla:

- zdrowia (ruch na świeżym powietrzu, a więc możliwość hartowania się i chłonięcia wrażeń widokowych, słuchowych, zapachowych itd.);
- przyrody (forma przyjazna dla środowiska – bez spalin, bez hałasu);
- kultury (możliwość wejścia w styczność z ludnością miejscową i wieloma przejawami dziedzictwa kulturowego);
- gospodarki (zyski płynące z obsługi rekreantów i turystów).

Wszystkie te korzyści mają ostatecznie wymiar społeczny. Aby je osiągnąć trzeba sprzyjać rozwojowi ruchu rowerowego tak na terenach osadniczych, jak i na obszarach chronionych, poprzez stosowanie przepisów mających na celu bezpieczeń-

stwo ludzi i przyrody oraz poprzez dobrą informację i udogodnienia infrastrukturalne. Stworzenie atrakcyjnej oferty dla turystyki rowerowej wymaga wniknięcia w jej specyfikę, określenia jej uwarunkowań i uwzględnienia potrzeb jej uczestników. **Celem** niniejszego artykułu jest więc **przybliżenie** następujących **aspektów rozwoju turystyki rowerowej na obszarach chronionych**: prawno-organizacyjnych, informacyjnych, społecznych, infrastrukturalnych i planistyczno-projektowych.

Aspekty prawno-organizacyjne

Efektom współpracy organizacji ochrony przyrody oraz towarzystw krajoznawczych i turystycznych było przyjęcie w 1999 r. Europejskiej Karty Zrównoważonej Turystyki na Obszarach Chronionych, a w 2007 r. „Agendy dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej”. Obydwa te dokumenty wskazują wyraźnie, że dążenie do ekorozwoju jest wiodącym trendem w zjednoczonej Europie. Świadomość tego wykazali autorzy *Strategii rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007–2013* (2006). Podkreślili oni bowiem, że zarówno podmioty oferujące usługi turystyczne, jak i korzystający z nich powinni czynnie propagować ideę turystyki zrównoważonej. Szczególnie odnosi się to do obszarów chronionych, albowiem „zazwyczaj to, co najciekawsze z punktu widzenia turysty jest również najbardziej cenne przyrodniczo i powinno być chronione, również przed dowolną penetracją (*Strategia...* 2006).

Ustanawianie mądrych przepisów i ich egzekwowanie stanowi warunki normalnego funkcjonowania wielu sfer życia społecznego. W Polsce w odniesieniu do obszarów chronionych obowiązują zapisy takich dokumentów prawnych, jak: *Ustawa o ochronie przyrody*, plany ochrony parków narodowych, parków krajobrazowych oraz obszarów Natura 2000. *Ustawa o ochronie przyrody* (2004, art. 15 ust. 15) mówi o zakazie ruchu rowerowego z wyjątkiem szlaków wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody przez organ uznający go za tego typu obszar chroniony. Na pozostałych formach obszarów chronionych nie ma zakazu swobodnego poruszania się turystów rowerowych, dlatego to one właśnie są predestynowane do rozwoju turystyki rowerowej. Zarządcy tych obszarów powinni konsekwentnie zmierzać do tworzenia zintegrowanych sieci szlaków rowerowych. Byłoby to zgodne z wymową kolejnego dokumentu państwowego „Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku”, gdzie w Celu operacyjnym I. 5 wyznaczono rozwój turystyki rowerowej jako jeden z wiodących typów turystyki.

W tym miejscu warto wyjaśnić za J. Radziejowskim (2010) sytuację formalnoprawną obszarów chronionych w Polsce:

- parki narodowe i rezerваты podlegają centralnej administracji rządowej (uzgodnienia z administracją lokalną);
- obszary Natura 2000 podlegają administracji rządowej (nadzór Komisji Europejskiej);
- parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu podlegają regionalnym władzom samorządowym (nadzór administracji rządowej);
- pomniki przyrody, użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe podlegają władzom lokalnym (nadzór administracji rządowej).

Według badań OBOP, istnieje bardzo duże przyzwolenie społeczne na wydawanie środków na drogi rowerowe, ale mnogość podmiotów tworzących je powoduje trudność zinwentaryzowania istniejącej sieci szlaków. Oprócz samorządów na wszystkich szczeblach, zarządów parków narodowych i krajobrazowych oraz Lasów Państwowych – wytyczaniem szlaków zajmują się m.in. PTTK, Fundacja „Partnerstwo dla Środowiska” (Greenways) oraz lokalne stowarzyszenia turystów rowerowych (*Turystyka.. 2005*).

Duża część szlaków turystycznych przecinających lub otaczających polskie obszary chronione prowadzi wzdłuż dróg publicznych różnej kategorii, a na nich obowiązują przepisy zawarte w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* (1997). Przepisy prawne i rozwiązania organizacyjne powinny służyć temu, aby rowerzysta czuł się bezpieczny od zagrożeń związanych z ruchem samochodowym, ruchem innych rowerzystów i pieszych oraz aby mógł zrelaksować się, a nie stresować. Regulacje te powinny być w większym stopniu upowszechniane przez publiczne środki społecznego przekazu, również dlatego, że część rowerzystów nie przestrzega przepisów drogowych.

Aspekty informacyjne

Podstawowe zagadnienia związane z informacyjnymi aspektami rozwoju turystyki rowerowej można przedstawić skrótowo w następujących punktach, to:

- 1) informacja naukowa, statystyczna, m.in. w wydawnictwach PTTK;
- 2) wydawnictwa specjalistyczne: przewodniki, katalogi, informatory, mapy, foldery;
- 3) aktualizowane informacje o warunkach dla rowerzystów na stronach internetowych parków narodowych, parków krajobrazowych i samorządów;
- 4) oznakowanie szlaków rowerowych na obszarach chronionych;
- 5) informacja PKP w Internecie oraz na tablicach informacyjnych (przede wszystkim na dworcach kolejowych) o możliwości przewożenia rowerów;

- 6) rowerowe serwisy informacyjne portali internetowych, rowerowe magazyny internetowe, fora i grupy dyskusyjne, mapy internetowe i inne materiały elektroniczne.

Obszary chronione łączą najwyższe walory przyrodnicze i turystyczne, umożliwiając realizację ekoturystyki, która ściśle wiąże się zarówno z krajoznawstwem, jak i poszczególnymi formami turystyki kwalifikowanej, w tym z turystyką rowerową. W ich granicach istnieją olbrzymie możliwości edukacji przyrodniczo-kulturowej, z których mogą korzystać także turyści rowerowi w różnym wieku, w tym dzieci i młodzież (Pisarska 2006).

Na podstawie tabeli 1 widać, że Polska dysponuje olbrzymim potencjałem terenów odpowiednich do uprawiania turystyki rowerowej.

Tabela 1. Obszary prawnie chronione w Polsce (wg stanu z 31.12.2010 r.)

Forma ochrony przyrody	Liczba obiektów	Powierzchnia (tys. ha)	Odsetek powierzchni kraju (%)
Parki narodowe	23	314,5	1,0
Rezerwaty przyrody	1 463	164,2	0,5
Parki krajobrazowe	121	2 529,0	8,1
Obszary chronionego krajobrazu	386	6 990,0	22,3
Użytki ekologiczne	155	51,0	0,2
Stanowiska dokumentacyjne	6 877	0,9	x
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	318	93,5	0,3
Pomniki przyrody	36 293	x	x
Razem	x	10 143,1	32,4

Obszary Natura 2000 to 144 obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz 823 obszary specjalnej ochrony siedlisk (SOO), co stanowi razem 961 obszarów, w tym sześć wspólnych „ptasio-siedliskowych”. Obejmują one całość albo część form wyróżnionych w tabeli oraz inne obszary nieobjęte wcześniej żadną z tych form ochrony przyrody.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Ochrona środowiska* (2011)

Najbardziej eksponowane ze względu na unikatowość walorów przyrodniczych są parki narodowe, które wbrew pozorom nie są optymalnymi terenami dla rozwoju turystyki rowerowej. Wynika to z najostrzejszego reżimu ochronnego, z możliwości zaistnienia częstszych konfliktów z innymi licznymi turystami i ze stosunkowo niewielkiej liczby i długości specjalnych tras rowerowych. Podobnie rzecz się ma z rezerwatami, które dodatkowo są o wiele mniejsze i najczęściej pozbawione bezpośredniego dozoru.

Zdaniem autorów na szczególną uwagę w przedmiotowej sprawie zasługują parki krajobrazowe. Wiąże się to z ich znacznie większą liczbą i powierzchnią oraz

łagodniejszym reżimem ochronnym, dopuszczającym uprawianie turystyki rowerowej na całym obszarze. Ogromne znaczenie ma również fakt istnienia zarządów parków, które odpowiadają i za ochronę przyrody, i za udostępnienie turystyczne (w tym za trasy rowerowe). Takich zarządów, a więc „gospodarzy” terenu, nie mają zaś obszary chronionego krajobrazu, gdzie rozwój tras rowerowych spoczywa raczej na samorządach, które najczęściej są zainteresowane rozwojem turystyki tylko na własnym obszarze. Z racji nakładania się większości obszarów Natura 2000 na inne powierzchniowe formy ochrony przyrody w Polsce, nie są one jakąś odmienną kategorią z punktu widzenia możliwości rozwoju turystyki rowerowej. Pozostałe (indywidualne) formy ochrony przyrody mogą stanowić natomiast atrakcyjny cel wycieczki rowerowej oraz mogą znajdować się na trasie rowerowej lub w jej pobliżu, są więc mniej znaczące pod względem skali ruchu turystycznego.

Na potrzeby POT został przygotowany program promocji i rozwoju turystyki rowerowej w Polsce (*Turystyka...* 2005). W jego ramach – w wyniku waloryzacji krajobrazu przyrodniczo-kulturowego – za najatrakcyjniejsze dla turystyki rowerowej uznano takie obszary, jak: wyspa Wolin, Pobrzeże i Pojezierze Kaszubskie, Pojezierze Drawskie i Puszcza Drawska, Bory Tucholskie, Dolina Dolnej Wisły, dolina Noteci, Pojezierze Lubuskie, Kraina Wielkich Jezior i okolice Puszczy Boreckiej, Pojezierze Suwalskie i północna część Puszczy Augustowskiej, wschodnia część Białostocczyzny, Wał Trzebnicki i rejon Stawów Milickich, środkowy odcinek Pilicy i Puszcza Świętokrzyska, obszar od Wyżyny Wieluńskiej przez Bory Stobrawskie po Kotlinę Raciborską, Roztocze i Puszcza Solska, Płaskowyż Kolbuszowski. Górską turystykę rowerową można uprawiać w obrębie wszystkich pasm i grup górskich Karpat i Sudetów oraz na wyżynach.

W obrębie wymienionych krain fizycznogeograficznych leżą liczne obszary chronione, których nie sposób tu przytaczać (mapy: *Obszary...* 2001, *Polska...* 2011). Rozwój szlaków rowerowych w ich granicach powinien polegać na ich „dowiązaniu” do już istniejących systemów międzynarodowych Euroroute, EuroVelo czy Greenways, który przebiega wzdłuż naturalnych korytarzy przyrodniczych. Przykładami dobrych koncepcji są: Wiślana Trasa Rowerowa, Szlak Odry, Podlaski Szlak Bociani (Narew–Biebrza), Szlak Krainy Żubra, Centralny Szlak Rowerowy Roztocza czy Zielony Rower „Karpaty Wschodnie”.

Aspekty społeczne

Istnieją różne kategorie turystów rowerowych. Autorzy niniejszego artykułu proponują własną klasyfikację, zainspirowaną propozycją M. Hyły (2004). Podejście za-

stosowane przez autorów jest bardziej kompleksowe i – jak się wydaje – lepiej odzwierciedla zróżnicowanie turystów i ich potrzeb w odniesieniu do rozwoju ruchu rowerowego na obszarach chronionych. Kategorie turystów rowerowych zależą od celu, w jakim jeździ się rowerem oraz wieku i umiejętności turystów, które są tym większe im wcześniej i dłużej jeździ się na rowerze, a więc im większe jest doświadczenie nabyte podczas wycieczek i wypraw rowerowych. Biorąc pod uwagę te kryteria w sposób najbardziej kompleksowy wyróżniamy następujące kategorie rekreatantów, w tym turystów eksplorujących obszary chronione:

Dzieci w różnych grupach wiekowych:

- a) młodsze (do około 6 roku życia) – najmłodsze mogą być wożone przez rodziców w fotelikach lub w przyczepkach, a nieco starsze jeżdżą na przejażdżki na swoich małych rowerkach;
- b) starsze – jeżdżą samodzielnie, ale muszą być pod opieką i powinny poruszać się po całkowicie bezpiecznych trasach; mają mniejsze możliwości fizyczne niż dorośli i najczęściej dysponują słabym lub najwyżej przeciętnym sprzętem, nie zawsze odpowiednio dobranym, dlatego powinny korzystać z najłatwiejszych tras, niezbyt wyczerpujących ani długich, a jednocześnie atrakcyjnych, zachęcających do wysiłku, do pokonywania trudności i osiągnięcia celu;
- c) szkolne, w grupie klasowej (11–13 lat) – jeżdżą pod opieką nauczyciela i kogoś z rodziców; pożądane jest, aby taka wycieczka poruszała się wyłącznie po bezpiecznych drogach, prowadzących do ciekawych miejsc; wycieczki rowerowe mają dla dzieci i młodzieży duże znaczenie dydaktyczne, ponieważ mogą służyć zajęciom z geografii, biologii, historii i in.; odgrywają one również znaczenie wychowawcze, ponieważ uczą dyscypliny, odpowiedzialności, wytrzymałości, zaradności, zachęcają do poznawania okolicy, pomagają w kształtowaniu właściwych postaw w grupie społecznej, wśród rówieśników i starszych.

Młodzież (14–25 lat) – kategoria rowerzystów, która może również występować grupowo w ramach wycieczek szkolnych i młodzieżowych, ale najczęściej stanowi kategorię rowerzystów indywidualnych, niezorganizowanych i wtedy charakteryzuje się następującymi cechami: najczęściej korzysta z rowerów górskich, jest zdolna do pokonywania trudności terenowych (większych niż inni), często nastawia się wręcz na jazdę o charakterze wyczynowym, a mniej na krajoznawstwo. Jest to kategoria ruchliwa i najbardziej widoczna, o stosunkowo niewielkich wymaganiach, szukająca najtańszej oferty i zostawiająca najmniej pieniędzy, ale jednocześnie dosyć liczna, więc może mieć również znaczenie ekonomiczne. Nie można utożsamiać jednak tej kategorii z ogółem młodych turystów rowerowych odwiedzających obszary chronione. Przyczyna jest prosta – w obrębie polskich obszarów

chronionych nie ma zbyt wielu tras wyznaczonych specjalnie dla wyczynowych rowerzystów górskich, czyli bardziej dla sportowców niż turystów. Słusznie ogranicza się tworzenie tam takich tras ze względu na to, że pociągają one za sobą intensyfikację ruchu samochodów, na dachach których podwożone są rowery górskie.

Rodziny z dziećmi – jedna z kategorii, która w ostatnich latach rozwija się najbardziej dynamicznie, choć bywa często niedoceniana. Warto zauważyć, że to właśnie w obrębie tej kategorii odbywa się nauka, rozwój i utrwalanie wzorców społeczno-kulturowych, w związku z czym zapewnienie właściwych warunków może mieć decydujące znaczenie dla rozwoju młodego pokolenia turystów – rowerzystów i obywateli. Ta kategoria rowerzystów oczekuje przede wszystkim bezpiecznych tras, prowadzących do atrakcyjnych miejsc, które mogłyby być celem rodzinnych wycieczek rekreacyjnych i krajoznawczych. Rodziny z dziećmi są jedną z kategorii przynoszących największe dochody, również w gastronomii, handlu itp. Jest to jednocześnie kategoria najbardziej zależna od czynników zewnętrznych, takich jak pogoda oraz warunki terenowe i techniczne danej trasy rowerowej.

Doświadczeni rowerzyści indywidualni, rowerowe grupy nieformalne i zorganizowane, członkowie klubów rowerowych – to kategoria łącząca entuzjastów i profesjonalistów w różnym wieku. Są oni w stanie pokonać większe dystanse, często poruszają się na rowerze przez wiele dni. Pozornie jest to kategoria mało wymagająca, ponieważ dysponuje najlepszym sprzętem i doświadczeniem, jest przygotowana do jazdy w niemal każdych warunkach, w związku z tym ewentualne trudności traktuje jako wyzwanie i pokonuje je z powodzeniem. Jest to jednak taka kategoria rowerzystów, którzy porównują warunki uprawiania turystyki rowerowej na danym obszarze chronionym z innymi w Polsce lub za granicą. Właśnie ta kategoria jest w stanie najlepiej zweryfikować i ocenić walory danej oferty turystycznej i przydatność tras rowerowych, a następnie – co najważniejsze – polecić je innym. Kategorię tę tworzą osoby, które najczęściej kontaktują się z innymi rowerzystami jako członkowie klubów rowerowych i turystycznych, uczestnicy imprez zorganizowanych lub wyjazdów nieformalnych w grupach towarzyskich, rodzinnych, sąsiedzkich, zawodowych i innych, indywidualni „niestowarzyszeni hobbyści rowerowi”, czytelnicy literatury rowerowej oraz turystycznej i wreszcie osoby korzystające z Internetu w celu zdobycia informacji o turystyce rowerowej. W związku z powyższym wymiana pozytywnych opinii w szerokim gronie tego typu rowerzystów ma ogromne znaczenie w przyciąganiu im podobnych do danego obszaru chronionego. Warto więc, aby postawiono na jak najlepszą obsługę rowerzystów również tej kategorii. W ich przypadku, tak jak ogólnie w turystyce, sprawdza się reguła, że jeden dobrze obsłużony klient jest w stanie przyciągnąć przynajmniej czterech następnych, natomiast jeden źle obsłużony może zniechęcić kilkunastu; dlatego trasy rowerowe muszą być pomyślane jako element infrastruktury, który spełni oczeki-

wania tej kategorii rowerzystów. A są one następujące: bezpieczne i atrakcyjne trasy rowerowe, które tworzą system szlaków głównych umożliwiających poruszanie się rowerem po całym obszarze chronionym (np. po parku krajobrazowym), dogodny dojazd; noclegi o dobrym standardzie, ale raczej na krótkie pobyty, w czasie których ewentualnie można jeździć po rowerowych trasach lokalnych, zwiedzając miejscowe atrakcje i korzystając z miejscowej bazy gastronomicznej.

Osoby starsze – rowerzyści oczekujący relaksu i kontaktu z naturą, kulturą i miejscową tradycją; często są to emeryci z krajów zachodnich, którzy w Polsce spędzają aktywne wakacje. Wymagają oni niezbyt trudnych, ale atrakcyjnych i bezpiecznych tras, wyposażonych w możliwie urozmaiconą infrastrukturę towarzyszącą; są bardzo dobrą kategorią klientów, korzystającą z noclegów o wyższym standardzie; zwykle mają więcej czasu, dzięki czemu mogą zwiedzać wolniej i dogłębniej, doceniając walory miejscowej przyrody i kultury.

Aspekty infrastrukturalne

W odniesieniu do infrastrukturalnych aspektów rozwoju turystyki rowerowej na obszarach chronionych trzeba brać pod uwagę następujące zagadnienia:

- 1) dojazd rowerami do obszarów chronionych dzięki trasom rowerowym prowadzącym z centrów miast, z dworców i przystanków kolejowych, z miejsc, które są głównymi źródłami ruchu turystycznego;
- 2) istnienie połączeń i wyposażenie pociągów w wagony do przewożenia rowerów;
- 3) powiązanie w obrębie docelowego regionu – węzłów komunikacyjnych z siecią szlaków rowerowych na danym obszarze chronionym;
- 4) funkcjonowanie pozostałych elementów infrastruktury – ważnych z punktu widzenia turystów rowerowych.

Ad 1. Trasy rowerowe doprowadzające do obszarów chronionych powinny spełniać określone normy i wymogi techniczne, takie jak odpowiedniość nawierzchni, właściwy przebieg, trwałość, oznakowanie itp. Mogą one być wydzielone z ruchu jako osobne pasy na jezdni lub częściej jako tzw. drogi dla rowerów. Powinny one występować wszędzie tam, gdzie ruch rowerowy może spotkać się z większym ruchem samochodowym, a więc również w wypadku tras wylotowych z miast i „przelotowych” przez wsie i osiedla, tak jak to zakłada np. model EuroVelo. W Europie Zachodniej specjalne drogi rowerowe w miastach są dobrze oznakowane, w związku z czym nie ma żadnych problemów z dojazdem czy wyjazdem z dworca kolejowego (także promowego, lotniczego) lub z centrum poza miasto.

P. Kuropatwiński (2009) zaleca, aby przy wszelkiego rodzaju węzłach przesiadkowych umieszczać drogowskie pokazujące odległość i możliwość dotarcia do atrakcji turystycznych danego rejonu. Jeśli chodzi o system znakowania, to należałoby dążyć do jego ujednoczenia oraz stworzenia kryteriów trudności szlaków rowerowych i podania informacji o niej.

Ad 2. W Polsce w ostatnim 20-leciu zlikwidowano wiele połączeń kolejowych, na czym straciły m.in. położone peryferyjnie, a więc atrakcyjnie dla turystów, obszary chronione. Jednocześnie przybywa turystów rowerowych, którzy przywożą rowery do regionów turystycznych. Napotykają oni jednak na trudności natury technicznej: dworce nie są przystosowane do załadunku i rozładunku rowerów z bagażami, brakuje podjazdów i przejazdów (np. przez tory itp.), a także taboru kolejowego przystosowanego do przewozu rowerów. Tylko niektóre pociągi mają odpowiednio przystosowane wagony albo przedziały, które podczas wakacji i długich weekendów wypełnione są rowerami po brzegi. Wobec zatłoczenia i krótkiego czasu postoju pociągów trudno o wstawienie i wydostanie rowerów.

Warto zaznaczyć, że ostatnio sytuacja w zakresie przewozu rowerów w pociągach uległa pogorszeniu. Dotychczas we wszystkich pociągach pozbawionych wagonu dla rowerów można było je przewozić w pierwszym przedsiönku pierwszego wagonu lub w ostatnim przedsiönku ostatniego wagonu, jeżeli nie był to wagon sypialny czy kuszetykowy. Obecnie pociągi Eurocity, Express Intercity, Express, w których nie kursuje wagon dla rowerów, oraz wagony klasy 1. pociągów TLK, objęte są całkowitym zakazem przewozu rowerów. Dawny sposób przewozu pojedynczych rowerów jest możliwy tylko w pociągach TLK w wagonach 2. klasy – bez rezerwacji miejsc do siedzenia, w sytuacji braku w składzie pociągu wagonu dla rowerów (<http://intercity.pl>).

Ad 3. Systemy lokalne dróg rowerowych w miejscowościach recepcyjnych ruchu turystycznego powinny być „dowiązane” do systemów regionalnych, umożliwiając dogodne i bezpieczne przejazdy na dłuższych trasach na wzór rozwiązań w Europie Zachodniej. Trasy krajowe i międzynarodowe są stymulatorem rozwoju turystyki europejskiej, wykorzystującej rowery do wieloetapowych podróży. Trasy główne mają na ogół najprostsz przebieg, pozwalający na szybkie przemieszczenia się pomiędzy źródłami a celami ruchu rowerowego, w tym pomiędzy dworcami i przystankami kolejowymi.

Trasy rowerowe są tym atrakcyjniejsze, im częściej prowadzą przez tereny o pięknym krajobrazie, jaki spotyka się przede wszystkim na obszarach chronionych, w tym w polskich parkach krajobrazowych czy na obszarach chronionego krajobrazu. Ich szlaki rowerowe powinny prowadzić od tras głównych w bok – do miejscowych atrakcji, położonych na uboczu. Szlaki te muszą być sensownie połą-

czone ze sobą, aby tworzyć funkcjonalną sieć, dając możliwość przejeżdżania rowerem z jednego szlaku na inny – po całym obszarze chronionym, a nawet regionie turystycznym, a nie tylko po jednej gminie. Najkorzystniej jest, gdy włączanie tras lokalnych w sieć ponadlokalną odbywa się na etapie opracowania spójnej koncepcji. Jeśli sieć szlaków będzie dobrze zaprojektowana i oznakowana oraz włączona w system regionalny, to stanie się atrakcyjna dla turystów rowerowych i zachęci ich do korzystania, do dłuższego pobytu oraz zarekomendowania przyjazdu innym.

Ad 4. Uprawianie turystyki rowerowej charakteryzuje się dużą mobilnością, łącząc ze sobą elementy sportu, rekreacji i krajoznawstwa. Wiele obszarów chronionych Polski wspaniale nadaje się do tego typu aktywności. Turyści mogą przyjechać rowerami od najbliższej stacji kolejowej, mogą przywieźć własne rowery na samochodach albo skorzystać z możliwości ich wypożyczenia na miejscu. Specyfika turystyki rowerowej polega na tym, że jeździ się po większym obszarze i zwiedza, a nie „siedzi w miejscu”. Wieloetapowe wyjazdy rowerowe polegają najczęściej na pokonywaniu zaplanowanej przez siebie trasy i nocowaniu za każdym razem w innym miejscu. Czasami jednak rowerzyści korzystają z kilku noclegów w jednej bazie, robiąc wycieczki po okolicy, zwiedzając lub odpoczywając w inny sposób. W obydwu wariantach ważne jest zagwarantowanie przechowania rowerów. Inne elementy infrastruktury istotne dla turystów rowerowych, to – wspomniane już – wypożyczalnie rowerów, stacyjki, gdzie można dokonać naprawy rowerów oraz stojaki przy lokalach gastronomicznych i innych obiektach usługowych (np. przy urządzie pocztowym, przy sklepach). Każdy obiekt noclegowy, gastronomiczny, handlowy dobrze służący turystom rowerowym, może ubiegać się o certyfikat „Przyjazny Rowerom”.

Aspekty planistyczno-projektowe

Wnioski dotyczące aspektów planistyczno-projektowych, związanych z trasami rowerowymi na obszarach chronionych, zostały wysnute na podstawie prac na potrzeby planów ochrony takich parków krajobrazowych, jak: Orlich Gniazd, Mazowiecki, Kozienicki, Suwalski, Welski, Lasy nad Górną Liswartą oraz Parku Narodowego Gór Stołowych. Poza tym autorzy posłużyli się własnymi wieloletnimi doświadczeniami z wycieczek i wypraw rowerowych po całym kraju.

Dla turystyki rowerowej na obszarach chronionych szczególnie istotne znaczenie mają walory przyrodnicze i krajobrazowe, w związku z czym trzeba je udostępnić w taki sposób, który zagwarantuje ich ochronę zgodnie z zasadami zrówno-

ważonego rozwoju. Ten podstawowy wymóg jest często nie spełniony z powodu błędnego pojmowania turystyki rowerowej jako formy, w którą nie trzeba wcale inwestować, ponieważ drogi i tak już są, więc wystarczy samo namalowanie znaku trasy rowerowej. Tymczasem zaplanowanie tras wymaga:

- dużej wiedzy teoretycznej i praktycznej;
- orientacji w przestrzeni szerszej niż dany obszar chroniony;
- dokładnej weryfikacji ich koncepcji w terenie;
- starannego wykonania elementów tras, w tym oznakowania ich przebiegu.

Realizacja nawet najlepszej koncepcji jest przedsięwzięciem trudnym, ale nie wolno z niej rezygnować, chociażby dlatego że brak szlaków prowadzi do większej degradacji niż duża eksploatacja w sytuacji ich istnienia.

Czym zachęcić do przyjazdu na dany obszar chroniony przy wzroście konkurencji w sektorze usług turystycznych? Atrakcje turystyczne można znaleźć w bardzo wielu miejscach, a za podobną cenę oferowane są często coraz lepsze usługi. W związku z tym warto zainwestować w stworzenie atrakcyjnej sieci tras rowerowych. Tylko wtedy turyści rowerowi będą mogli osiągnąć swój cel, czyli spędzić ciekawie swój wolny czas na rowerze, bez stresowania się, czy nie błądzą w poszukiwaniu atrakcji godnych odwiedzenia na danym obszarze chronionym.

Doświadczenie autorów wskazuje, że projektowanie tras może odbywać się wyłącznie w wyniku prac terenowych. Choć może się to wydawać oczywiste, niezbędne jest przejeżdżanie potencjalnych tras rowerem, nigdy samochodem, ani pokonywanie ich nawet pieszo. Najlepiej byłoby, gdyby projektowane trasy rowerowe były przejeżdżane rowerem wielokrotnie po to, aby stwierdzić istnienie ewentualnych przeszkód na trasie w różnych warunkach pogodowych (np. po opadach).

Przebieg turystycznych tras rowerowych powinien spełniać kryteria, które można określić następująco:

- bezpieczeństwo rowerzystów, a więc trasa nie może kolidować z intensywnym ruchem pojazdów;
- wygoda dla rowerzystów, co oznacza prowadzenie trasy bez zbędnych objazdów i po nawierzchni odpowiedniej do jazdy rowerem turystycznym;
- atrakcyjność dla rowerzystów, czyli prowadzenie tras w takiej okolicy, którą będzie się chętnie odwiedzać (walory krajobrazowe, przyrodnicze, kulturowe i in.);
- dogodność połączeń dla rowerzystów, poprzez umożliwienie im dojazdu do regionu turystycznego rowerem (oraz środkiem transportu zbiorowego) i korzystania z całego systemu tras lokalnych w regionie.

Należy pamiętać o specyfice ruchu rowerowego, a więc o tym, aby szlak rowerowy nie był tak kręty i trudny jak szlak pieszy. Prostszy przebieg trasy rowerowej, ze skrzyżowaniami i trasami bocznymi, lepiej spełni oczekiwania rowerzystów niż bardzo długie i kręte trasy, które stwarzają problem w szybkim przejeździe, gdy np. trzeba nieoczekiwanie wrócić, pokonując powtórnie wszystkie odbicia, zakola itd. Dobrze jest, gdy szlak ma określony konkretny cel i charakter. Umożliwia to zainteresowanym rowerzystom odbycie ciekawej wycieczki, zgodnej z oczekiwaniami. W związku z tym zarówno dojazd nad jezioro, jak i trasa przez las do leśniczówki czy polany biwakowej, albo na punkt widokowy lub do ciekawego miejsca (zespół przyrodniczo-krajobrazowy, pomnik przyrody itp.) może stanowić lokalną (krótszą) trasę rowerową, o własnym charakterze, a nie musi być jednym długim, krętym i wyczerpującym szlakiem prezentującym po drodze wszystkie okoliczne atrakcje.

Pozornie wyznaczenie trasy rowerowej w formie pętli w danej gminie ma służyć rozwojowi turystyki rowerowej, a w domyśle – zatrzymać rowerzystów tylko na tym terenie, aby właśnie tu zapełnić miejsca noclegowe. Tymczasem charakter turystyki rowerowej polega na przemieszczaniu się wzdłuż wybranych tras, a niewielkie, izolowane lokalne pętle, bez połączeń na zewnątrz, są dla turystów rowerzystów mało atrakcyjne. Wykorzystanie takich tras (o charakterze rekreacyjnym) ma miejsce raczej tam, gdzie koncentruje się duży ruch turystyczny i chodzi o różnicowanie oferty form czynnego wypoczynku, np. dla turystyki pobytowej. W praktyce jest to nieustanne promowanie korzystania z samochodu podczas dni wolnych od pracy, w związku z czym takie pętle rowerowe powodują wzmożenie ruchu pojazdów tam, gdzie powinien on być zastąpiony rowerami i gdzie można byłoby uprawiać prawdziwą turystykę rowerową, czyli taką, która odbywa się bez samochodu, korzysta natomiast z transportu zbiorowego (zwłaszcza kolei). Warto zauważyć, że osoby przywożące rowery samochodami najczęściej nie przynoszą dochodu tam, gdzie znajduje się trasa rowerowa i rzadko korzystają np. z gastronomii, ponieważ albo wracają na posiłek do swojego miejsca zakwaterowania, albo przywożą napoje i wiktuały ze sobą, a czasami również sprzęt piknikowy, co nie tylko pozbawia miejscowe usługi potencjalnego zysku, ale skutkuje zaśmieceniem, które staje się problemem najatrakcyjniejszych miejsc turystycznych. Optymizmem napawa fakt, że w 2012 r. Centrum Koordynacji Projektów Środowiskowych ogłosiło konkurs w ramach działania 5.1 – Programu Infrastruktura i Środowisko – „Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych” i przeznaczyło kwotę 20 mln zł na budowę lub modernizację małej infrastruktury służącej zabezpieczeniu obszarów chronionych przed nadmierną i niekontrolowaną presją turystów, w tym budowę ścieżek dydaktycznych, ścieżek rowerowych, szlaków, parkingów, punktów widokowych, wież widokowych i zadaszeń.

Zakończenie

Argumentem przemawiającym za dalszym systematycznym rozwojem zarówno ścieżek rowerowych, jak i szlaków rowerowych są wyniki badań ogólnokrajowych dotyczących aktywności fizycznej Polaków. Spośród 4 985 respondentów – najwięcej, tzn. 54,8% – uprawiało jazdę na rowerze (*Uczestnictwo...* 2009). Z racji najmniejszego stopnia degradacji środowiska przyrodniczego obszary chronione Polski, szczególnie położone w strefach podmiejskich, są najodpowiedniejsze do rekreacji, w tym turystyki jako sposobu na regenerację organizmu. Ten postulat potwierdzają doświadczenia takich krajów zachodnioeuropejskich, jak Holandia, Dania, Niemcy czy Wielka Brytania, gdzie w latach 1977–1984 w celu uaktywnienia obywateli powstały pierwsze projekty tras rekreacyjnych, a wraz z pojawieniem się boomu rowerowego i upowszechnieniem się turystyki rowerowej funkcjonująca sieć tras liczyła w 2005 r. już 16 000 km (*Europejskie...* 2006).

Reasumując należy stwierdzić, że władze w naszym kraju, jak i w całej Europie, powinny sprzyjać rozwojowi turystyki rowerowej na obszarach chronionych ze względu na jej proekologiczny charakter, promowanie aktywności fizycznej i efekty edukacyjne. Troska o ten rozwój wymaga od wszystkich jego animatorów:

- 1) uwzględnienia zarówno reżimu ochronnego obszarów, jak również potrzeb mieszkańców i turystów;
- 2) współpracy na etapach tworzenia i realizacji koncepcji zintegrowanych sieci ścieżek i szlaków rowerowych;
- 3) działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego na drogach publicznych, trasach i szlakach rowerowych;
- 4) koordynacji w zakresie zarządzania infrastrukturą i ruchem turystycznym pomiędzy zarządami obszarów chronionych, samorządami, stowarzyszeniami, np. PTTK i podmiotami prywatnymi;
- 5) promocji, m.in. w środkach społecznego przekazu w formie stałych cyklicznych programów poświęconych rekreacji, sportowi amatorskiemu, turystyce i krajoznawstwu, oraz poprzez edycję map, folderów i przewodników kierowanych głównie do początkujących turystów rowerowych.

Autorzy niniejszego artykułu, przybliżając omówione aspekty rozwoju turystyki na obszarach chronionych, mają nadzieję, że wykazali dostatecznie przekonująco, że każdy z nich jest równie ważny, więc kompleksowe podejście do problemu wymaga łącznego ich uwzględnienia.

Bibliografia

- „Agenda dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej”, 2007, [com (2007) 621, wersja ostateczna – nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym].
- Europejska Karta Zrównoważonej Turystyki na Obszarach Chronionych, 1999.
- Europejskie doświadczenia w rozwoju tras rowerowych – projekty międzynarodowe i krajowe jako stymulatory integracji gospodarczej Regionu Morza Bałtyckiego. Baltic Sea Cycling – Zintegrowana Sieć Tras Rowerowych Suwalszczyzny*, 2006, Euroregion Niemen, Suwalska Izba Rolniczo-Turystyczna, Suwałki.
- Hyła M., 2004, *Miasta dla rowerów*, www.rowery.org.pl.
- Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku*, 2008, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa.
- Kuropatwiński P. (red.), 2009, *Koncepcja rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego „Zielona księga”*. Pomorskie studia regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Obszary chronione w Polsce* (mapa), 2001, IOŚ, Warszawa.
- Ochrona środowiska*, 2011, GUS, Warszawa.
- Pisarska B., Pisarski Z., 2000, *Wybrane problemy turystyki rowerowej w lasach*, [w:] K. Pieńkos (red.), *Problemy turystyki i rekreacji w lasach Polski*, Krajowa Konferencja Naukowa, Polskie Towarzystwo Leśne, AWF, Warszawa.
- Pisarska B., 2006, *Możliwości edukacji przyrodniczo-kulturowej na obszarach chronionych w Polsce*, „Turyzm”, 16/1.
- Polska. Obszary chronione* (mapa), 2011, Daunpol, Warszawa.
- Radziejowski J., 2010, *Tereny chronione w Polsce i na świecie*, www.nfosigw.gov.pl/.../prezentacja_janusz_radziejowski_obszary_chronione...
- Strategia rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007–2013*, 2006, Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa.
- Turystyka rowerowa w Polsce – program promocji rozwoju turystyki rowerowej w Polsce*, 2005, Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa.
- Uczestnictwo Polaków w sporcie i rekreacji ruchowej w 2008 r.*, 2009. *Informacje i opracowania statystyczne*, GUS, Warszawa.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2004 r., Nr 92, poz. 880, z późn. zm.; 2008 i 2011).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 1997 r., nr 98, poz. 602, z późn. zm.).
- <http://intercity.pl/pl/site/niezbednik-podroznego/przewoz-rowerow-rzeczy-i-zwierzat/przewoz-rowerow.html>.
- <http://turystyka.interia.pl/polska/news/parki-gdzie-jezdzic,782342,3575>.
- <http://www.samorzad.lex.pl/czytaj/-/artykul/samorzady-moga-ubiegac-sie-o-srodki-na-sciezki-rowerowe>.

ASPECTS OF CYCLING TOURISM DEVELOPMENT IN PROTECTED AREAS IN POLAND

Abstract

The Authors describe specific features of cycling tourism realised in protected areas. The following aspects are discussed:

- legal and organizational (governmental documents which promote cycling, road traffic regulations and nature conservation);
- information (sources of tourist and specialist knowledge suitable for cyclists);
- social (features and needs of different cyclist categories);
- infrastructural (roads and cycling trails, cycling networks and other facilities and obstacles);
- planning and designing (helpful criteria and rules of designing of cycling networks).

Cycling tourism realized in protected areas is strongly recommended and desired form of ecotourism.

Rozdział 2.
ROWEREM PO REGIONACH
– SZLAKI TURYSTYKI ROWEROWEJ
W POLSCE

TURYSTYKA ROWEROWA NA OBSZARZE REZERWATU BIOSFERY „POLESIE ZACHODNIE”

Wstęp

Status Rezerwatu Biosfery (RB) jest nadawany przez Światowy Komitet UNESCO (United Educational, Scientific and Cultural Organization) w Paryżu obszarom o wybitnych, wyróżniających się w skali światowej walorach przyrodniczych i krajobrazowych, gdzie prawne formy ochrony przyrody i zrównoważone użytkowanie gospodarcze tworzą unikatowy, wzajemnie zharmonizowany układ (Chmielewski 2005b).

Głównym celem niniejszej pracy jest analiza możliwości rozwoju turystyki rowerowej na obszarze Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”, ze szczególnym uwzględnieniem walorów turystycznych regionu oraz najważniejszych szlaków i ścieżek rowerowych. Punktem wyjściowym dla prowadzonych badań jest przyjęta teza, iż przedmiotowy obszar ze względu na swoje bogactwo, głównie przyrodnicze, jest miejscem predestynowanym do uprawiania turystyki rowerowej. Sprzyjać temu powinny zaprezentowane poniżej szlaki oraz ścieżki rowerowe, jak też stworzenie kompleksowej oferty w tym zakresie w postaci markowego produktu turystycznego.

Walory przyrodnicze i kulturowe Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”

Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie” został utworzony 30 kwietnia 2002 r. na terenie pięciu powiatów położonych na wschodzie Polski, w województwie lubelskim: chełmskiego, lubartowskiego, łęczyńskiego, parczewskiego oraz włodaw-

skiego. W ramach podziału fizycznogeograficznego obejmuje prawie całość mezoregionu Równiny Łęczyńsko-Włodawskiej oraz fragmenty trzech innych mezoregionów: Pagóry Chełmskie, Garb Włodawski i Równina Parczewska (Chmielewski 2005a). Rezerwat jest obecnie jednym z dziesięciu tego typu obszarów w Polsce i zajmuje powierzchnię około 140 tys. ha. Należy zaznaczyć, że status rezerwatu biosfery nie wiąże się z nowymi formami ochronnymi na terenie nim objętym, lecz stanowi swoistą nobilitację oraz formę promocji w warunkach międzynarodowych. Włączenie obszaru do Rezerwatu jest więc dla niego ze wszech miar korzystne, gdyż dzięki temu staje on się znany szerszemu gronu osób zainteresowanych ochroną przyrody, jak też turystyką na obszarach cennych przyrodniczo.

W skład Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” wchodzi m.in. dolina Bugu, Poleski Park Narodowy, Sobiborski Park Krajobrazowy, Poleski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy „Pojezierze Łęczyńskie” oraz fragment Chełmskiego Parku Krajobrazowego. Zlokalizowane są tu także duże kompleksy leśne: Lasy Parczewskie, Lasy Włodawskie i Lasy Sobiborskie. Charakterystyczną cechą jest występowanie licznych jezior, z których 60 ma powierzchnię ponad 1 ha. Występują tu również obficie torfowiska różnego typu: wysokie, przejściowe i niskie oraz szczególnie cenne torfowiska węglanowe. We florze Rezerwatu obecnych jest 150 gatunków północnych (m.in. brzoza niska, wierzba lapońska, wierzba borówkolistna), 25 gatunków strefy atlantyckiej (np. widłak torfowy, trzy gatunki rosiczek, aldrowanda pęcherzykowata), 43 gatunki strefy wschodniokontynentalnej i 30 gatunków strefy południowej. Łącznie na tym terenie zanotowano 1466 gatunków roślin naczyniowych (Chmielewski 2005a). Fauna to ponad 1840 gatunków zwierząt, z czego około 1500 gatunków stawonogów oraz 346 kręgowców. Ryby reprezentowane są przez 35 gatunków, płazy przez 13 gatunków, gady przez siedem gatunków, ptaki przez 238 gatunków, zaś ssaki przez 53 gatunki (Dziedzic, Kowalik, Mieczan 2005).

Faunę związaną z ekosystemami wodnymi reprezentują skorupiaki (rozwiłki, oczliki, przekopnice), owady (ważki, chruściki, pluskwiaki wodne, chrząszcze wodne), mięczaki (małże, ślimaki), ryby (sumik karłowaty, lin, karp, szczupak, różanka, piskorz, strzebla błotna), płazy (żaba wodna, żaba moczarowa, traszki), gady (zaskroniec, żółw błotny), ptaki (rybitwy, perkozy, bąk, czapla siwa, kaczki: krzyżówki, czernice, świstuny, cyranki, cyraneczki, płaskonosy, gągoły i podgorzałki; gęgawa, łąbędź niemy), ssaki (wydra, bóbr europejski, rzęsorek, piżmak, karczownik). Do fauny związanej z ekosystemami torfowiskowymi zaliczyć można ssaki (łoś), ptaki (żuraw, dubelt, kszyc, rycyk, błotniak łąkowy, cietrzew, wodniczka), gady (żmija zygzakowata, jaszczurka żyworódka), bezkręgowce (motyle: przeplatka aurinia, szlaczkoń torfowiec, modraszek telejus, modraszek nausitous). Natomiast w ekosystemach leśnych bytują ssaki (dzik, jelen, sarna, wilk, lis, kuna), ptaki (bocian czarny, kraska, bielik, puchacz, trzmielojad, wilga, grubodziób, dzięcioły, kowalik, dudek, sikory, zięba, kukułka), gady (gniewosz plamisty, jaszczurka zwinka), płazy

(rzekotka drzewna); owady (mrówki, chrząszcze: jelonek rogacz, borodziej cieśla, dyląg grabarz, wonnica piżmówka, tycz cieśla, rohatyniec nosorożec, biegacze; motyle: mieniak stróżnik, mieniak tęczowiec, pokłonnik osinowiec, dostojki, strzępotek, rusałka żałobnik) (Szymański 2011). Z pewnością różnorodność fauny Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”, obok zróżnicowanej flory, stanowi o wielkiej atrakcyjności przyrodniczej i turystycznej tego obszaru.

Ważnym elementem wpływającym na rozwój turystyki, obok walorów naturalnych, są także walory antropogeniczne. Na omawianym obszarze, jak też w pobliżu jego granic, zlokalizowane są miejscowości o dużym znaczeniu kulturowym. Są to m.in.: Adampol (dawny pałac Zamoyskich wzniesiony w latach 1923–1927), Hanna (drewniany kościół pounicki pw. Apostołów św. Piotra i Pawła oraz św. Dymitra Męczennika z XVIII w.), Hańsk (dawna cerkiew prawosławna z 1882 r., obecnie kościół rzymskokatolicki pw. św. Rajmunda), Hola (drewniana cerkiew prawosławna pw. św. Paraskiewy i św. Antoniego Peczerskiego z 1702 r., Skansen Kultury Materialnej Chełmszczyzny, Polesia i Podlasia), Jabłeczna (prawosławny zespół sakralny z XIX–XX w., w tym cerkiew pw. św. Onufrego), Kodeń (kościół parafialny pw. św. Anny z XVI w., Muzeum Misyjno-Ornitologiczne oo. Oblatów, dawna cerkiew pw. Świętego Ducha, gotycko-renesansowa z XVI w., fragment dawnego zamku Sapiechów), Łęczna (kościół parafialny pw. św. Marii Magdaleny, z 1631 r. w stylu renesansu lubelskiego, barokowa synagoga z 1648 r. – obecnie Muzeum Regionalne, klasycystyczny ratusz, dawny zespół pałacowo-parkowy Podzamcze), Orchówek (kościół pw. św. Jana Jałmużnika, z XVIII w., późnobarokowy z wyposażeniem rokokowym), Ostrów Lubelski (zabytkowy układ urbanistyczny z rynkiem i parterowymi domami, kościół barokowy z XVIII w. pw. Niepokalanego Poczęcia NMP i św. Wawrzyńca – sanktuarium Matki Boskiej Ostrowskiej), Parczew (neogotycki kościół parafialny pw. św. Jana Chrzyciela z początków XX w., z cennym wyposażeniem z XVI–XVIII w., dawna synagoga), Romanów (pałac klasycystyczny z początków XIX w., obecnie muzeum biograficzne Józefa Ignacego Kraszewskiego), Różanka (pozostałości zespołu pałacowo-parkowego, neogotycki kościół pw. św. Augustyna z początków XX w.), Sławatycze (cerkiew prawosławna pw. Wniebowstąpienia NMP, z XIX w. w stylu bizantyńskim; kościół parafialny pw. Matki Boskiej Różańcowej, neorenesansowy z początków XX w.), Sobibór (teren byłego hitlerowskiego obozu zagłady, izba muzealna), Sosnowica (kościół pw. św. Trójcy – klasycystyczny z elementami barokowymi, cerkiew prawosławna pw. św. Apostołów Piotra i Pawła, oficyna dworska związana z osobą Tadeusza Kościuszki), Urszulin (siedziba Dyrekcji Poleskiego Parku Narodowego, Ośrodek Ochrony Żółwia Błotnego, węzeł szlaków turystycznych), Wereszczyn (zespół dworsko-parkowy, drewniany kościół z 1783 r. pod wezwaniem św. Stanisława i św. Trójcy z bogatym wystrojem w stylu barokowym i gotyckim), Włodawa (zabytkowy, późnobarokowy

układ urbanistyczny z rynkiem oraz zespołem kramów i jatek z XVIII w. – tzw. czworobok, kościół barokowy pw. św. Ludwika, z klasztorem paulinów z XVIII w., zespół synagogalny z XVIII w. – obecnie Muzeum Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego, cerkiew prawosławna pw. Narodzenia NMP z XIX w., w stylu klasycystyczno-bizantyńskim), Załucze Stare (Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny Poleskiego Parku Narodowego) (Chrzanowska, Kolary-Woxniak, Misiewicz, red. 2006, Kazimierzuk 2004, Jadczak brw.). Krajobraz kulturowy Polesia wzbogaca drewniana zabudowa (chałupy, spichlerze, wiatraki) oraz rozsiane po tych terenach liczne krzyże przydrożne, kapliczki i cmentarze, będące świadectwem dawnej historii tych ziem.

Potencjał kulturowy to drugi – obok przyrodniczego – element decydujący o popularności turystycznej danego terenu. Wymieniając powyżej choćby najciekawsze tereny, miejscowości i obiekty można stwierdzić, że Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie” jest miejscem interesującym zarówno pod względem przyrodniczym, jak też kulturowym. Jest tym samym destynacją atrakcyjną do uprawiania różnorodnych form turystyki, w tym turystyki rowerowej.

Szlaki i trasy rowerowe na obszarze Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”

Przez teren Rezerwatu przebiegają liczne szlaki i trasy rowerowe, chociaż wydaje się, że w tym zakresie pozostają jeszcze możliwości utworzenia kolejnych – zarówno o znaczeniu lokalnym, jak też szerszym. Obecnie jednym z ważniejszych szlaków rowerowych na tym terenie jest znakowany na czerwono szlak z Lublina do Woli Uhruskiej, który liczy 110 km i prowadzi następującą trasą: Lublin – Jakubowice Murowane – Pliszczyn – Bystrzyca – Zawieprzyce – Łęczna – Puchaczów – Kaniwola – Załucze Stare – Urszulin – Wereszczyn – Karczunek – Kulczyn Kolonia – Hańsk – Macoszyn – Wola Uhruska. Odcinek od Łęcznej do Woli Uhruskiej przebiega przez obszar Rezerwatu. Jest to dobrze oznakowany szlak o średnim stopniu trudności, w przeważającej części wytyczony drogami asfaltowymi, z wyjątkiem odcinka od Hańska do Woli Uhruskiej, gdzie dominują drogi piaszczyste. Szlak prowadzi przez obszar Parku Krajobrazowego „Pojezierze Łęczyńskie”, Poleskiego Parku Narodowego i Poleskiego Parku Krajobrazowego, wśród malowniczych jezior, lasów, pól i torfowisk, a ciekawe panoramy można podziwiać m.in. ze zlokalizowanych tu wież widokowych (Bagno Bubnów w Poleskim Parku Narodowym oraz Wola Uhruska). Na trasie znajdują się wspomniane wcześniej kościoły w Wereszczynie i Hańsku oraz Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny PPN w Załuczu

Starym (*Szlaki rowerowe. Region...* 2004). Ciekawą propozycją jest uzupełnienie przejazdu i skorzystanie, pomiędzy miejscowościami Kolonia Kulczyn i Hańsk, z zielonego szlaku rowerowego prowadzącego przez atrakcyjne przyrodniczo tereny Krowiego Bagna (*Gmina Hańsk... brw.*).

Drugi ważny szlak w tym rejonie to znakowany na czerwono Nadbużański Szlak Rowerowy, biegnący z Janowa Podlaskiego do Hrubieszowa, o długości 288 km, podzielony na dwa etapy: Janów Podlaski – Włodawa (146 km) oraz Włodawa – Hrubieszów (142 km). Dokładna trasa przebiega przez następujące miejscowości: Janów Podlaski – Pratulin – Neple – Terespol – Lebiedziew – Kodeń – Jabłeczna – Sławatycze – Hanna – Różanka – Włodawa – Okuninka – Sobibór – Wola Uhurska – Rudka – Dorohusk – Dubienka – Matcze – Horodło – Zosin – Strzyżów – Hrubieszów. Jest to dobrze oznakowany szlak o średnim stopniu trudności, w przeważającej mierze wytyczony drogami utwardzonymi i gruntowymi. Głównym walorem tej trasy jest nieuregulowana i naturalna graniczna rzeka Bug, nadbużański krajobraz oraz bogata flora i fauna. Cenne zabytki znajdują się m.in. we wspomnianych już miejscowościach: Kodeń, Jabłeczna, Sławatycze, Hanna, Różanka i, oczywiście, Włodawa oraz Sobibór. Dla spragnionych rozrywki, słońca i kąpieli dobrym rozwiązaniem będzie postój nad jeziorem Białym w Okunince. Natomiast na uwagę miłośników przyrody zasługuje z pewnością Sobiborski Park Krajobrazowy, m.in. z Rezerwatem Żółwiowe Błota, który jest jedną najistotniejszych ostoj reliktowego gada – żółwia błotnego, który zresztą jest herbowym zwierzęciem Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” (*Szlaki rowerowe regionu lubelskiego...* 2005).

Pozostałe trasy rowerowe zlokalizowane w okolicy są już zdecydowanie krótsze. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje m.in. szlak prowadzący z Woli Uhurskiej, przez Okuninkę, do Włodawy o długości 37 km. Jest on znakowany kolorem żółtym, a jego stopień trudności określa się jako średni. Dokładna trasa przebiega przez takie miejscowości, jak: Wola Uhurska – Majdan Stuleński – Stulno – Stacja Kolejowa Sobibór – Żłobek Mały – Tarasiuki – Okuninka – Włodawa. Szczególną atrakcją szlaku są leśne dukty Nadleśnictwa Sobibór, rezerwaty przyrody Sobiborskiego Parku Krajobrazowego: „Żółwiowe Błota”, „Trzy Jeziora”, „Małoziemce”, „Brudzieniec”, jak też bolesna pamiątka II wojny światowej – hitlerowski obóz zagłady w Sobiborze (Kazimierczuk 2004).

W pobliżu poprowadzono też szlak rowerowy „Stykiem granic nad Bugiem” o długości około 26 km, biegnący od Okuninki, przez Sobiborski Park Krajobrazowy, Dubnik, dolinę Bugu, Orchówek, Włodawę, Szuminę, Suszno, Różankę, do miejscowości Stawki. Ciekawostką tego szlaku jest przebieg trasy przy tzw. trójstyku granic Polski, Białorusi i Ukrainy (*Gmina Włodawa... brw.*).

Kolejna warta wymienienia trasa to szlak „Dzikiem Przyrody” o długości 42 km, zlokalizowany w powiecie parczewskim i znakowany kolorem zielonym. Przebiega

on przez następujące miejscowości: Parczew – Laski – Pohulanka – Białka – Libiszów – Sosnowica, i należy do tras łatwych. Atrakcją tego szlaku są niewątpliwe walory przyrodnicze Lasów Parczewskich. Na trasie położone są rezerwy przyrody „Jezioro Obradowskie” i „Torfowisko przy Jeziorze Czarnym” (oba typu wodno-torfowiskowego) oraz „Królowa Droga” i „Lasy Parczewskie” (oba typu leśnego), a także kompleksy stawów i jezioro Bialskie. Na uwagę zasługuje także dziedzictwo kulturowe tych terenów, w tym szczególnie – wymienione wcześniej – zabytki zlokalizowane w Parczewie i Sosnowicy (Jadczak brw.).

Kilka tras rowerowych wytyczonych zostało także na terenie powiatu łęczyńskiego. Trasa nr 1 przebiega przez gminy: Puchaczów, Ludwin, Spiczyn (długość ok. 42 km), nr 2 (pętla) przebiega przez gminy Łęczna i Spiczyn (długość ok. 30 km), nr 3 (pętla) przebiega przez gminy Cyców i Puchaczów (35 km), nr 4 (pętla) przebiega przez gminy: Łęczna, Milejów, Puchaczów (44 km), nr 5 (pętla) przebiega przez gminę Cyców (21 km), nr 6 przebiega przez gminy: Łęczna, Milejów, Puchaczów, Cyców (26 km). Korzystanie z wymienionych tras rowerowych umożliwia poznanie zarówno bogactwa przyrodniczego, jak też spuścizny materialnej tych ziem, w tym m.in. takich obiektów jak: zespół pałacowo-parkowy w Zawieprzycach, kościół barokowy i zespół pałacowo-parkowy w Kijanach, zespół parkowy w Podzamczu, synagoga w Łęcznej, kościół renesansowy w Łęcznej, zespół parkowo-dworski w Łańcuchowie, zespół parkowo-dworski w Łysołajach, kopiec-mogiła Powstańców Styczniowych w Klarowie, kościół barokowy w Puchaczowie, cerkiew prawosławna w Dratowie, rezerwat przyrody „Jezioro Brzeziczno”, projektowany rezerwat wodno-torfowiskowy w Białce, kościół pounicki i zespół dworsko-parkowy w Świerszczowie, grobowiec neolityczny w Nadrybiu, kościół pounicki w Cycowie i grodzisko Choina-Horodyszcz w Wólce Bieleckiej (Kolary-Woźniak, Kopeć, Misiewicz, Winiarski, red. 2005).

Kolejną propozycją dla turystów jest ścieżka rowerowa Mietiułka o długości 21 km, przebiegająca przez tereny Poleskiego Parku Narodowego, zataczająca pętlę od miejscowości Łowiszów, przez zespół Stawów Pieszowolskich i, wzdłuż rzeki Mietiułka, z powrotem do Łowiszowa. Na trasie zlokalizowana jest wieża widokowa przy Durnym Bagnie – jednym z cenniejszych kompleksów torfowiskowych Polesia. Na uwagę zasługuje także kompleks łąk Zienkowskich – miejsce bytowania m.in. łosia czy cietrzewia (Różycki, Iwaniuk 2012).

Warto również zwrócić uwagę na propagowanie szlaków rowerowych przez prywatnych inwestorów na tym terenie. Rozumiejąc popularność turystyki rowerowej, prywatna firma Solo Investment Sp. z o.o. prowadząca obiekt hotelarsko-gastronomiczno-rekreacyjny „Resort Piaseczno” zlokalizowany nad jeziorem Piaseczno (Rozpłucie Pierwsze, gmina Lublin, powiat łęczyński, województwo lubelskie) wytyczyła kilka tras adresowanych do swoich klientów. Jest to ciekawy przykład umiejętnego włączenia szlaku turystycznego do kompleksowego produktu

turystycznego o charakterze komercyjnym. Wszystkie trasy biorą swój początek przed „Resortem Piaseczno” i bieżną, zataczając pętlę, po atrakcyjnej okolicy. Firma sama z siebie zachęca do uprawiania tej formy turystyki podkreślając jej liczne zalety. Pierwszą z tras poprowadzono przez następujące miejscowości: Kaniwola – Rozpłucie Pierwsze – Czarny Las – Załucze Stare – Rozpłucie Drugie – Jagodno – droga wojewódzka (na trasie Włodawa – Łęczna) w stronę wsi Piaseczno – polna droga równoległa do wsi Piaseczno – Rezerwat Przyrody „Jezioro Brzeziczno”. Drugą przez: Kaniwolę – Rozpłucie Pierwsze – Piaseczno – Rogóźno – Dąbrowę – Uciekajkę – Kobyłki – Kaniwolę. Trzecią z kolei wytyczono przez: Rezerwat Przyrody „Jezioro Brzeziczno” – Rogóźno – Piaseczno – Rozpłucie Pierwsze – Kaniwolę do „Resortu Piaseczno” (www.resortpiaseczno.pl).

Jeszcze inny charakter ma szlak rowerowy o długości 53 km nazwany „Śladami wschodniosłowiańskiej tradycji cerkiewnej na Polesiu Lubelskim”, łączący miejscowości Dratów, Sosnowica, Hola i Horostyta. Połączenie to jest nieprzypadkowe, gdyż w każdym z tych miejsc zlokalizowana jest zabytkowa cerkiew prawosławna (Dratów – cerkiew św. Mikołaja Cudotwórcy, Sosnowica – Cerkiew pw. św. św. Pierwszych Apostołów Piotra i Pawła, Hola – cerkiew pw. św. Antoniego Peczerskiego i św. Paraskiewy, Horostyta – cerkiew pw. Podwyższenia Krzyża Pańskiego), a na trasie dodatkowo zobaczyć można także stare cmentarze, skansen w Holi (m.in. wiatrak, chałupa, kuźnia) czy tzw. Dworek Kościuszki w Sosnowicy, czyli dawną oficynę dworską związaną z bohaterem narodowym dwóch narodów: polskiego i amerykańskiego. Oczywiście wszystko to okraszone jest wspaniałymi krajobrazami i przyrodą Polesia (Pelica, Łotysz 2007).

Organizacja i obsługa turystyki rowerowej na obszarze Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”

Na tereny Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” najłatwiej dojechać własnym samochodem od strony Białej Podlaskiej (drogi wojewódzkie nr 812 i 816), Lublina (droga krajowa nr 82) lub Chełma (drogi wojewódzkie 812, 819 i 841). Inną możliwością jest podróż pociągiem również do Białej Podlaskiej, Lublina lub Chełma, a następnie skorzystanie z komunikacji autobusowej do mniejszych miejscowości (Łęczna, Urszulin, Parczew, Ostrów Lubelski, Włodawa, Wola Uhruska) lub od razu zdecydowanie się wyłącznie na tę ostatnią.

Z noclegu i wyżywienia można skorzystać w wielu miejscowościach Polesia. Hotele i pensjonaty zlokalizowane są m.in. w Parczewie, Łęcznej, Włodawie i Okunince. Gospodarstwa agroturystyczne rozsięte są po całym terenie i zrzeszone

w Nadbużańskim Stowarzyszeniu Agroturystycznym z siedzibą w Woli Uhruskiej, Stowarzyszeniu Agroturystycznym Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego Polesia „Czar” z siedzibą w Ludwinie lub działają niezależnie. W okolicach Poleskiego Parku Narodowego znajduje się Zajazd „Drob” w Urszulinie, Karczma Poleska w Kołaczach oraz Dworek Kościuszki w Sosnowicy. Ofertę wzbogacają pola biwakowe nad jeziorami Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego oraz na terenie PPN (w miejscowościach Babsk, Pieszowola, Łomnica i Łowiszów).

Na tym obszarze nie prowadzi działalności jak do tej pory żaden organizator turystyki rowerowej. Turyści zdani są więc w tej materii na własne siły. W przypadku braku własnego roweru, można go wypożyczyć w Okunince nad jeziorem Białym (m.in. w Ośrodku Szkoleniowo-Wczasowym Cwał oraz Szkolnym Schronisku Młodzieżowym „Krokodyl”), w Rozpłuciu Pierwszym nad jeziorem Piaseczno (Ośrodek „Resort Piaseczno”), w Urszulinie (Poleski Park Narodowy i Szkolne Schronisko Młodzieżowe), Wólce Cycowskiej (Gospodarstwo Agroturystyczne „Marynka”), jak też w wielu gospodarstwach agroturystycznych i innych obiektach noclegowych. Natomiast usługi przewodnickie, również w zakresie turystyki rowerowej, można zamówić we Włodawie (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Informacja Turystyczna „Grażka II”, Turystyka Aktywna „Miroslaw Iwaniuk”) oraz w Urszulinie (Poleski Park Narodowy) (*Województwo lubelskie... 2010*) lub ewentualnie bezpośrednio u przewodników terenowych po Pojezierzu Łęczyńsko-Włodawskim. Warto także zaopatrzyć się w szczegółową mapę. Dobrym przykładem są mapy szlaków rowerowych regionu lubelskiego Wydawnictwa „Kartpol” wydane dla tras: Janów Podlaski – Włodawa, Włodawa – Hrubieszów oraz Lublin – Wola Uhruska. W przypadku tras powiatu łęczyńskiego dostępna jest publikacja „*Powiat Łęczyński. Przewodnik. Trasy rowerowe*” zawierająca mapę, natomiast w pozostałych przypadkach dobrze jest nabyć mapy powiatów lub gmin oraz mapę Poleskiego Parku Narodowego i przewodnik po ścieżce rowerowej „Mietiułka”. W serwisie internetowym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego (www.lubelskie.pl, zakładka: Turystyka->Szlaki turystyczne->Szlaki rowerowe) są natomiast dostępne do pobrania aplikacje GPS, a także opisy i szkice przebiegu wybranych tras.

5. Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonej w opracowaniu analizy należy stwierdzić, iż z całą pewnością obszar Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie” jest predestynowany do rozwoju turystyki rowerowej. Walory turystyczne regionu w postaci bogactwa przyrodniczego, jak też kulturowego oraz przygotowana ciekawa sieć szlaków i tras

rowerowych sprawiają, że turyści rowerzyści powinni być ukontentowani. Niemniej jednak warto podkreślić, że o ile przy obecnym ruchu turystycznym zarówno sieć szlaków, jak i niezbędna infrastruktura towarzysząca wydają się wystarczające, o tyle w przypadku jego wzrostu mogą okazać się niedostateczne. W związku z tym warto rozważyć kolejne lokalizacje i przebieg szlaków oraz tras rowerowych prezentujących obfitość przyrodniczą i materialną Polesia, pamiętając jednak o zasadach zrównoważonego rozwoju. Istotne jest w tym przypadku myślenie strategiczne, którego celem powinno być stworzenie kompleksowej oferty w zakresie turystyki rowerowej w postaci markowego produktu turystycznego, oferującego turystyce wszystkie niezbędne składniki i zaspokajającego jego potrzeby.

Bibliografia

- Chmielewski T. J., 2005a, *Ogólna charakterystyka Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”*, [w:] Chmielewski T. J., (red.), *Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie”, Poleski Park Narodowy, Wojewoda Lubelski, Lublin – Urszulin.*
- Chmielewski T. J., 2005b, *Zadania światowej sieci rezerwatów biosfery*, [w:] T.J. Chmielewski (red.), *Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie”, Poleski Park Narodowy, Wojewoda Lubelski, Lublin – Urszulin.*
- Chrzanowska A., Kolary-Woźniak M., Misiewicz E. (red.), 2006), *Powiat łęczyński*, Starostwo Powiatowe w Łęcznej, Łęczna.
- Dziedzic R., Kowalik W., Mieczan T., 2005, *Fauna Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”*, [w:] T.J. Chmielewski (red.), *Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie”, Poleski Park Narodowy, Wojewoda Lubelski, Lublin – Urszulin.*
- Gmina Hańsk. Mapa turystyczna*, brw., Wydawnictwo Tawa, Chełm.
- Gmina Włodawa. Mapa turystyczna*, brw., Urząd Gminy we Włodawie, Włodawa.
- Jadczak S. (red.), *Powiat parczewski. Przewodnik turystyczny*, Parczewskie Stowarzyszenie Twórców i Animatorów w Parczewie, Parczew.
- Kazimierzczuk Z., 2004, *Przewodnik turystyczny. Powiat włodawski*, Starostwo Powiatowe we Włodawie, Włodawa.
- Kolary-Woźniak M., Kopeć P., Misiewicz E., Winiarski P. (red.), 2005, *Powiat Łęczyński. Przewodnik. Trasy rowerowe*, Drukarnia Er-Art Poligrafia, Lublin.
- Pelica G. J., Łotysz T., 2007, *Śladami wschodniosłowiańskiej tradycji cerkiewnej na Polesiu Lubelskim*, Prawosławna Diecezja Lubelsko-Chełmska, Horostyta – Hola – Sosnowica – Dratów.
- Różycki A., Iwaniuk A., 2012, *Rowerowa ścieżka edukacyjna Mietiułka*, [w:] A. Różycki (red.), *Edukacja na ścieżkach Poleskiego Parku Narodowego*, Poleski Park Narodowy, Urszulin.
- Szymański J., 2011, *Rezerwat Biosfery „Polesie Zachodnie” z perspektywy Poleskiego Parku Narodowego – historia i walory*, [w:] E. Kowalik (red.), *Rola samorządów i organizacji pozarządowych w promowaniu Transgranicznego Rezerwatu Biosfery „Polesie Zachodnie”*, Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji w Lublinie, Lublin.
- Szlaki rowerowe. Region Lubelski. Lublin – Wola Uhruska. Mapa turystyczna 1:50 000*, 2004, Kartpol .s c., Lublin.

Szlaki rowerowe regionu lubelskiego. Mapa turystyczna 1:50 000. Etap I: Janów Podlaski – Włodawa. Etap II: Włodawa – Hrubieszów, 2005, Kartpol s. c., Lublin.

Województwo lubelskie. Informator turystyczny 2010, 2010, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.

www.resortpiaseczno.pl, dostęp: 18.06.2012 r.

CYCLING TOURISM IN BIOSPHERE RESERVATION „WEST POLESIE”

Abstract

The purpose of this work is to analyse the possibilities of developing cycling tourism in Biosphere Reservation „West Polesie”, with special emphasis on touristic value of the region and most important tourist trails and cycling paths. The starting point for the study has been the thesis posed by the author, that the mentioned area, due to its richness, mostly natural but also cultural, is a perfect place for cycling tourism. This idea is strengthened by numerous existing and planned cycling routes presented in this work, as well as designing a complex offer leading to a brand touristic product. The conducted analysis confirms these assumptions and consequently indicates a great potential of the Reservation in terms of development of cycling tourism.

ROWEREM PRZEZ PÓŁWYSEP HELSKI UWARUNKOWANIA – PROJEKTY – EFEKTY¹

Wprowadzenie

Półwysep Helski należy do najbardziej wyjątkowych i charakterystycznych oraz najliczniej odwiedzanych obszarów turystycznych w Polsce. O jego popularności decyduje nie tylko unikatowe położenie, ale także walory i zasoby turystyczne: przyrodnicze (m.in. szerokie, piaszczyste plaże, rozległe sosnowe lasy, nadmorski mikroklimat), kulturowe (związane chociażby z obiektami militarnymi czy kaszubskim folklorem), specjalistyczne (umożliwiające uprawianie turystyki militarnej, nurkowej) oraz inne, pozwalające tworzyć zróżnicowaną i atrakcyjną ofertę turystyczną (Kuklik 2010, s. 5).

Biegąca przez półwysep ścieżka rowerowa stanowi ważne dopełnienie wymienionych turystycznych atrakcji, gdyż umożliwia dotarcie nawet do dalej położonych miejsc. W szczycie letniego sezonu jest tłumnie wykorzystywana przez turystów w różnym wieku, pozwalając poznać zróżnicowane walory mierzei. Należy jednak zwrócić uwagę, że helska ścieżka rowerowa jest nie tylko elementem infrastruktury turystycznej i atrakcją samą w sobie, ale pełni także ważne funkcje praktyczne. Jako ciąg komunikacyjny, łączący od 2006 r. wszystkie miejscowości półwyspu, stanowi realną alternatywę dla ruchu samochodowego i kolejowego (zwłaszcza w połączeniu z tramwajami wodnymi umożliwiającymi dotarcie na Półwysep Helski drogą morską). Przyczynia się także do poprawy sytuacji ekonomicznej stałych mieszkańców obszaru, zaangażowanych w pracy w serwisach i wypożyczalniach sprzętu. Większa mobilność turystów sprzyja także większemu przepływowi gotówki.

¹ Prezentowane w artykule wyniki badań uzyskano m.in. w ramach projektu badawczego *Turystyka zrównoważona na wybranych obszarach wschodniej Polski. Strategie – rozwiązania – efekty*, realizowanego w Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie i finansowanego przez MNiSW (praca o symbolu DM-13).

Omówione w artykule zagadnienia prezentują najważniejsze uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej (m.in. geograficzne, społeczne, ekonomiczne) na Półwyspie Helskim, projekty związane z rozbudową infrastruktury umożliwiającej uprawianie turystyki rowerowej, efekty podejmowanych działań, a także wyniki badań własnych dotyczących mobilności helskich turystów.

Uwarunkowania rozwoju turystyki rowerowej na Półwyspie Helskim

Półwysp Helski² ma długość 34 km i powierzchnię 32,2 km². Jego szerokość w najwęższym miejscu (między Kuźnicą a Chałupami) wynosi około 140 m, w najszerszym zaś około 3 km (na obszarze cyplowym, w obrębie miejscowości Hel). Na jego obszarze zlokalizowane są trzy gminy miejskie: Hel, Jastarnia i Władysławowo. Zajmują one razem powierzchnię 69 km², z czego na obszar mierzei przypada niewiele ponad 32 km² (przeważająca część powierzchni gminy Władysławowo leży poza obszarem Półwyspu).

Obserwowany od kilku lat stały odpływ ludności z Półwyspu Helskiego znajduje odzwierciedlenie w danych statystycznych. Problem ten szczególnie dotyczy miejscowości Hel – zgodnie z danymi GUS, liczba ludności miasta w roku 2006 wynosiła 3898 osób, w roku 2010 zmniejszyła się do 3720 osób³. Sytuację odwrotną obserwujemy na terenie gminy Władysławowo, w której liczba ludności sukcesywnie rośnie. Co istotne z punktu widzenia rozwoju turystyki, zmienia się także znacząco struktura zatrudnionych. Liczba rybaków oraz wojskowych, którzy przez wiele lat stanowili większość mieszkańców Helu i Jastarni od kilku lat sukcesywnie spada. Wywiera to duży wpływ na zmianę charakteru Półwyspu Helskiego, który przez dziesięciolecia utożsamiany przede wszystkim z funkcjami militarnymi obecnie przekształca się w obszar zwiększonej penetracji turystycznej. Zjawisko w sposób szczególny dotyczy obszaru cypla (miejscowości Jurata i Hel) (Dominiak, Świdorska 2005, s. 13–14). Dominującymi sektorami działalności ludności w gminach Półwyspu Helskiego pozostają hotelarstwo i gastronomia oraz handel i naprawy, a więc dziedziny ściśle związane z turystyką. Jak pokazują badania, ponad 53% prowadzą-

² Pozostając w zgodzie z terminologią geograficzną należy zauważyć, że powszechnie używana nazwa „Półwysp Helski” nie jest poprawna. Określenie „półwysp” oznacza bowiem „część lądu wysuniętą w morze lub jezioro, z trzech stron oblewana przez wodę. Za właściwe należy uznać określenie Mierzeja Helska (mierzeja – piaszczysty wał przybrzeżny (bariera piaszczysta), wynurzony ponad powierzchnię wody, oddzielający całkowicie lub częściowo zatokę od otwartego morza”); por.: *Encyklopedia multimedialna*, PWN, <http://encyklopedia.pwn.pl>).

³ <http://demografia.stat.gov.pl/BazaDemografia/Tables.aspx>.

cych działalność gospodarczą w tym sektorze twierdzi, iż zapewnia im to dochody na wystarczająco wysokim poziomie (*Raport i wnioski...* 1999, s. 61).

Opisywane wyżej zjawiska pozostają w ścisłym związku z wielopłaszczyznowymi przemianami, jakie zaszły na omawianym obszarze w ostatnich latach. Likwidacja jednostek wojskowych, prawie całkowity zanik rybołówstwa, upadek miejscowych zakładów pracy zmusiły władze i społeczności lokalne do poszukiwania nowych funkcji dla Helu i alternatywnych źródeł utrzymania dla jego mieszkańców. Przejawem podejmowanych działań są m.in. liczne inicjatywy i inwestycje, które mają na celu zagospodarowanie zasobów i walorów obszaru dla celów turystycznych. Dzięki nim liczba gości odwiedzających Półwysep utrzymuje się na wysokim poziomie, co z jednej strony wprawdzie korzystnie wpływa na sytuację materialną stałych mieszkańców, z drugiej jednak stanowi realne zagrożenie dla przyrody i innych walorów turystycznych, a często także społecznego życia i kulturowych tradycji regionu.

Jak wspomniano wcześniej, o popularności Półwyspu Helskiego wśród turystów decydują różnorodne walory przyrodnicze, kulturowe, historyczne i inne. Unikatowe warunki klimatyczne determinują wody otaczające obszar z trzech stron. Sąsiedztwo Zatoki Gdańskiej, Zatoki Puckiej i Morza Bałtyckiego sprawia, że Półwysep Helski znajduje się pod bezpośrednim działaniem bioklimatu morskiego – lata nie są upalne, natomiast zimy są stosunkowo łagodne (Skonka 1990, s. 12–15). Duża zmienność pogody, a także zjawiska ochładzające temperaturę i wpływające na jej odczuwanie (zwiększona wilgotność, wzmożony ruch powietrza), silnie bodźczą organizm człowieka i mają negatywny wpływ na jego samopoczucie. W porze letniej wiejący wiatr zwiększa utratę ciepła z organizmu, a w chłodnych porach roku przyczynia się do zwiększenia odczucia zimna, tworząc warunki sprzyjające przechłodzeniu organizmu. Innym silnie odczuwanym czynnikiem jest usłonecznienie oraz natężenie całkowite promieniowania, którego największe wartości przypadają na miesiące letnie. W połączeniu z właściwościami termicznymi stwarzają one korzystne warunki dla zabiegów światłoleczniczych.

W krajobrazie Półwyspu Helskiego dominują zbiorowiska roślinne o typowo nadmorskim charakterze, w głębi lądu niewystępujące. Zbiorowiska śródlądowe można spotkać tu znacznie rzadziej niż w centralnej Polsce, co spowodowane jest różnymi procesami związanymi z działalnością morza, głównie silnym oddziaływaniem klimatu morskiego, procesami eolicznymi, abrazją i akumulacją morską, przenikaniem wód słonawych w głąb lądu i akumulacją organiczno-mineralną (Gerstmannowa, red. 1995, s. 15).

Największe zainteresowanie wśród turystów budzą obiekty krajoznawcze związane z przeszłością i rybackim charakterem miast zlokalizowanych na mierzei. Jednym z takich miejsc, ważnym i dla mieszkańców, i dla przyjezdnych, jest ulica

Wiejska w miejscowości Hel, której nadmorski charakter podkreślają rybackie domki ryglowe z końca XVIII i połowy XIX w. Nazwa ulicy wywodzi się z okresu, gdy po utracie w 1872 r. praw miejskich Hel na blisko 100 lat stał się osadą wiejską (Kuklik i in. brw.). W miesiącach letnich Wiejska zamykana jest dla ruchu kołowego i przekształcana w deptak stanowiący turystyczne centrum miasta z licznymi kawiarniami, smażalniami ryb, stoiskami z pamiątkami itp.

Charakterystyczną budowlą Helu jest dawny ceglany, gotycki kościół poewangelicki pw. św. Piotra i Pawła, mieszczący obecnie Muzeum Rybołówstwa. Jest to najstarszy zachowany obiekt w mieście, jego początki sięgają XV w. Na lata 1525–1945 przypada okres, kiedy świątynia należała do lokalnej gminy ewangelickiej. Po II wojnie światowej ewangelicy opuścili miasto, a kościół przeszedł na własność przedsiębiorstwa połowowego „Arka”. W latach 50. ubiegłego stulecia tej zabytkowej, ale zdewastowanej budowli zagrażała rozbiórka, jednak decyzją konserwatora zabytków w Gdańsku świątynię zaadaptowano na siedzibę lokalnej wystawy rybacko-przyrodniczej. Od roku 1969 obiekt ze zbiorami należy do Muzeum Morskiego w Gdańsku, które otworzyło tu w roku 1972 swój oddział – dzisiejsze Muzeum Rybołówstwa (Skonka 1990).

Znajdująca się nieopodal muzeum Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego i Fokarium są obiektami równie silnie związanymi i kojarzonymi z Półwyspem Helskim. Placówka, oprócz programu rehabilitacji i odtworzenia populacji foki szarej w wodach południowego Bałtyku, realizuje także wiele innych przedsięwzięć naukowych. Prowadzi m.in. Błękitną Szkołę – ekologiczne warsztaty dla szkół, mające na celu kształtowanie świadomości ekologicznej wśród młodych ludzi. Mieszkające w trzech basenach foki, a także ekspozycja edukacyjna, prelekcje, pokazy, wyświetlane filmy cieszą się ogromną popularnością wśród osób przybywających do Helu⁴.

Istotną grupę walorów antopogenicznych stanowią także inne obiekty militarne zlokalizowane na obszarze Półwyspu Helskiego. Wiążą się one z nieodległą historią kraju oraz regionu i stanowią też istotny walor turystyczny omawianego obszaru. Helskie zabytki militarne pochodzą z różnych lat i budowane były przez różne wojska. Można je podzielić na dwie zasadnicze grupy:

- 1) obiekty militarne wybudowane przez Polskie Siły Zbrojne, wśród nich:
 - militaria przedwojenne,
 - obiekty przebudowane po wojnie na potrzeby uzbrojenia radzieckiego,
 - elementy obrony przeciwdesantowej z lat 50. XX w.
- 2) niemieckie obiekty militarne wybudowane w czasie II wojny światowej (bateria *Schleswig Holstein*).

⁴ <http://hel.hel.univ.gda.pl/info/info.html>.

Za najświetniejszą polską baterię na Helu uważana jest 31. Helska Bateria Cypłowa im. Heliadora Laskowskiego (głównego jej twórcy), a jej budowę rozpoczęto w 1933 r. z myślą o zapewnieniu bezpieczeństwa powstającemu od 1931 r. portowi wojennemu. We wrześniu 1939 r. była najcięższą polską baterią nadbrzeżną, jednak podobnie jak większość helskich obiektów militarnych, nie była jeszcze ukończona. Mimo niepełnego wyposażenia i ograniczonego zapasu amunicji dowiodła swej dużej skuteczności. Doskonałe położenie baterii umożliwiło maskowanie stanowiska i efektywne prowadzenie ognia (Drzewiecki, Kordas 2009, s. 219–238).

Odrębne miejsce wśród helskich militariów zajmują obiekty niemieckie. Należą do nich m.in. stanowiska baterii Schleswig Holstein. Niemcy po zajęciu Półwyspu Helskiego (ostatniego niezależnego terytorium Polski) bardzo szybko zauważyli strategiczne możliwości tego rejonu. Zdaniem ówczesnych strategów silna bateria mogła skutecznie bronić wejścia do Zatoki Gdańskiej. Po odbudowie i modernizacji polskich baterii przystąpiono do wznoszenia ciężkiej trzydziałowej baterii o kalibrze 406 mm Schleswig Holstein. Budowla powstała w latach 1939–1940 i była największą tego typu na południowym wybrzeżu Bałtyku.

Opisując helskie militaria należy wspomnieć również o uruchomionym w maju 2006 r. Muzeum Obrony Wybrzeża. Prezentuje ono liczne wystawy tematyczne w dwóch wyremontowanych i oddanych do zwiedzania obiektach. Pierwszym z nich jest wspomniana wcześniej Mysia Wieża, drugim – stanowisko ogniowe baterii Schleswig Holstein.

O bogatej historii, tradycji i kulturze badanego obszaru świadczą także istniejące na Półwyspie Helskim inne obiekty krajoznawcze. Latarnia morska, kaszubskie domy, muzea, pamiątki historyczne – są nie tylko ważnymi punktami na mapie turystycznej, ale stanowią także istotny element dziedzictwa kulturowego regionu. W połączeniu z walorami krajobrazowymi, przyrodniczymi i specjalistycznymi umożliwiają tworzenie niezwykle bogatej i zróżnicowanej oferty turystycznej.

Istotnym zagadnieniem, z punktu widzenia dalszego rozwoju funkcji turystycznej obszaru (w tym także turystyki rowerowej), pozostaje kwestia infrastruktury i dostępności komunikacyjnej Półwyspu Helskiego, determinowanej w znacznej mierze jego położeniem geograficznym. Tak zwana dostępność komunikacyjna zewnętrzna opiera się na samochodowych ciągach komunikacyjnych, a także na linii kolejowej. Podstawowym szlakiem łączącym Hel z innymi miejscowościami Półwyspu oraz resztą kraju jest szosa asfaltowa nr 216: Hel – Władysławowo – Puck – Reda. Droga jest wąska i kręta, na wielu odcinkach pozbawiona poboczy. W sezonie letnim tworzą się na niej wielokilometrowe korki. Według szacunków Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, dziennie z szosy korzysta około 20 tys.

pojazdów⁵. Inną możliwość dotarcia do miast Półwyspu zapewnia połączenie kolejowe. Poza sezonem do stacji w Helu dociera osiem pociągów na dobę, jednak w sezonie turystycznym planowane są połączenia dodatkowe. Na Półwyspie można przybyć także drogą morską, dzięki uruchamianym w sezonie letnim tramwajom wodnym. Z Jastarni oraz Helu realizowane są trzy kursy dziennie do portów w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Ze względu na stosunkowo niewielką cenę biletów oraz szybkość i wygodę rejsów, połączenia te cieszą się wśród turystów dużą popularnością. Oprócz wymienionych szlaków komunikacyjnych istnieje także wspomniana już ścieżka rowerowa.

Chcąc dokonać choć pobieżnej charakterystyki tzw. dostępności komunikacyjnej wewnętrznej należy stwierdzić, że najlepszym sposobem poruszania się w ramach miejscowości jest ruch pieszy i rowerowy. Miasta Półwyspu Helkiego są na tyle małe, że dotarcie do najodleglejszych zakątków zajmuje nie więcej niż 25 minut. Zlokalizowane na terenie poszczególnych miejscowości parkingi w znacznym stopniu rozwiązują problemy parkowania pojazdów.

Przedstawione cechy regionu, w tym przede wszystkim nagromadzenie różnorodnych atrakcji turystycznych, należy uznać za niezwykle sprzyjające rozwijaniu turystyki rowerowej. Rosnąca popularność takiej formy spędzania wolnego czasu w połączeniu z możliwością dotarcia do wielu atrakcyjnych zakątków Półwyspu powodują, że turyści bardzo chętnie korzystają z dostępnych ścieżek rowerowych. Warto jednak zaznaczyć, że trasy rowerowe są nie tylko elementem infrastruktury turystycznej, ale pełnią także ważne funkcje komunikacyjne.

Infrastruktura rowerowa – projekty i realizacje

Planowana od wielu lat budowa ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż całego Półwyspu Helkiego doczekała się realizacji w roku 2006. Istniejąca wcześniej trasa łącząca Kuźnicę i Juratę została wówczas przedłużona aż do Helu. Ostatni, dziesięciokilometrowy odcinek ścieżki przebiega na terenach leśnych. Wymagało to zastosowania specjalnych, przyjaznych środowisku materiałów. Poza obszarami zabudowanymi nawierzchnia miała być wykonana z materiałów naturalnych [...], nie wchodziła w grę kostka brukowa, beton czy asfalt. Grunt miał zachować swój pierwotny charakter i pełnić dotychczasowe funkcje w gospodarce leśnej, czyli pasy przeciwpożarowe (Wądołowski 2006, s. 6). Kryteria, jakie postawiono przy realizacji projektu należy uznać za godne naśladowania, ponieważ dołożono starań aby ingerencja w naturalne ekosystemy była jak najmniejsza.

⁵ http://www.zdw.hnet.pl/zdw2.hnet.pl/-/inwestycje/inwestycja_2_tlo.html.

Ze względu na walory widokowe ścieżka cieszy się dużą popularnością wśród turystów. Korzystają z niej osoby w różnym wieku, gdyż jej przebieg pozbawiony jest większych wzniesień. Ponadto stanowi alternatywę dla niebezpiecznej szosy asfaltowej nr 216, szczególnie mocno zatłoczonej w sezonie letnim. W miejscowościach Półwyspu Helskiego pojawiły się wypożyczalnie rowerowe, które w czasie pogodnych dni przeżywają obłęzenie chętnych, chcących skorzystać z trasy.

Uzupełnieniem inwestycji ma być Helska pętla – ciąg pieszo-rowerowy wokół miasta, który połączy najważniejsze obiekty Helu. Umożliwi on dotarcie m.in. do zabytków militarnych, do obu plaż, latarni morskiej oraz połączy centrum z odleglejszymi częściami.

Ścieżka rowerowa może być jedną z inwestycji, która uatrakcyjni turystom pobyt na Półwyspie oraz przyczyni się do wydłużenia sezonu, ponieważ wielu rowerzystów szuka dogodnych szlaków także poza miesiącami letnimi. Jak już słusznie zauważono: „portfel i plastikowa karta płatnicza równie dobrze przewożone są rowerem, jak i samochodem”. Zatem ruch pieniądza dzięki ścieżce uszczęśliwi usługodawców i handlowców na znacznie większej przestrzeni⁶.

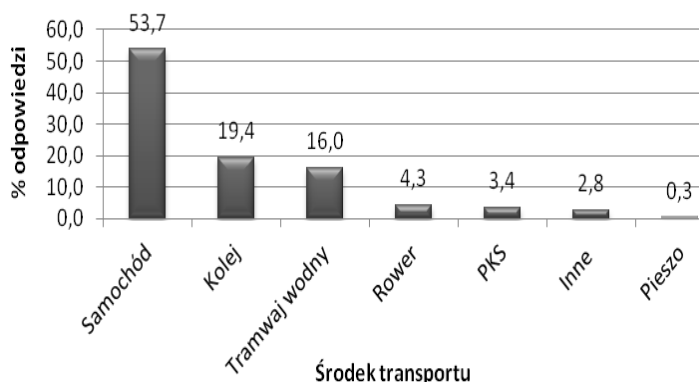
Mobilność helskich turystów w świetle badań własnych

Przeprowadzone na terenie Półwyspu Helskiego badania ankietowe dostarczyły interesujących informacji dotyczących mobilności oraz preferowanych przez turystów środków transportu. Badania odbyły się na przełomie lipca i sierpnia 2009 r., a wśród ankietowanych znalazły się osoby w wieku 14–77 lat, w tym 126 kobiet i 110 mężczyzn (14 osób nie uzupełniło w ankiecie pola dotyczącego płci). Łącznie zebrano 250 poprawnie wypełnionych formularzy.

Uczestnicy badania proszeni byli m.in. o wskazanie środka transportu, jakim poruszają się po Półwyspie, a także o podanie liczby wspólnie podróżujących pasażerów. W świetle uzyskanych wyników stwierdzić można, że najpopularniejszym środkiem transportu, jakim badani turyści docierają do Helu jest samochód (niemal 54% wskazań). Na kolejnych miejscach, z dużo mniejszą liczbą wskazań, znalazły się: kolej (19,4%), tramwaj wodny (16%). Do najmniej popularnych środków lokomocji należą rower (4,3%) i PKS (3,4%). Wśród innych możliwości dotarcia do Helu ankietowani wskazywali autostop, bus, autokar oraz jacht (mniej niż 3% odpowiedzi) (rys. 1). W świetle wyników uzasadniona zatem wydaje się dalsza promocja alternatywnych dla samochodów prywatnych środków transportu. Zwiększenie

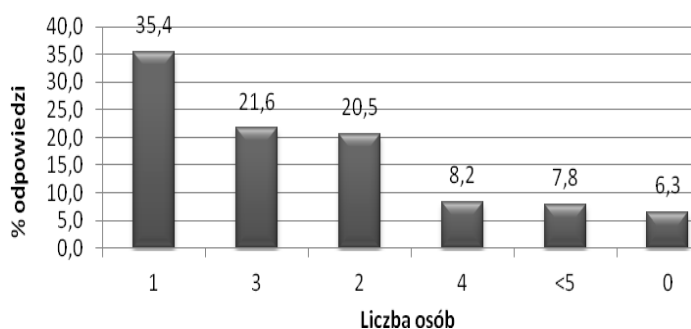
⁶ <http://hel.hel.univ.gda.pl/aktu/2002/stegna.htm>.

liczby podróżnych korzystających z kolei, tramwajów wodnych lub rowerów z pewnością przyczyniłoby się do poprawy przejezdności Półwyspu Helskiego.



Rysunek 1. Preferowane przez badanych turystów środki transportu wykorzystywane w celu dotarcia do Helu

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 2. Wskazana przez respondentów liczba współpasażerów przybywających do Helu samochodem prywatnym

Źródło: opracowanie własne

Na pytanie dotyczące liczby współpasażerów najczęściej wskazywaną odpowiedzią była „jedna osoba”. Oznacza to, że najliczniejszą grupę wśród badanych stanowią osoby podróżujące w parach (35,4% odpowiedzi). Po około 20% ankietowanych przybywa do Helu w towarzystwie dwóch i trzech osób. Większe grupy (4, 5 i więcej osób) wskazało po około 8% respondentów. Najmniej liczną grupę stanowią osoby podróżujące samotnie – taką odpowiedź udzieliło 6,3% badanych. Przedstawioną na rys. 2 strukturę wykorzystania samochodów prywatnych można

uznać za niekorzystną, bowiem przekłada się ona bezpośrednio na korki i komunikacyjne paraliże.

Konkluzja

Półwysep Helski ze względu na wyjątkowe położenie geograficzne stanowi jeden z najbardziej charakterystycznych i najchętniej odwiedzanych obszarów turystycznych Polski. Lokalizacja regionu jest nie tylko atutem przyciągającym turystów, ale także źródłem czynników determinujących niemal wszystkie sfery życia i działalności mieszkańców, inwestorów oraz turystów przebywających na omawianym terenie. O atrakcyjności obszaru decydują zarówno jego usytuowanie, jak i unikatowe oraz zróżnicowane walory przyrodnicze, historyczne, kulturowe, pozwalające rozwijać funkcję turystyczną w tym regionie. Stwarzają one doskonałe warunki do wielokierunkowego rozwoju turystycznej funkcji obszaru, a opisywane wcześniej projekty związane z budową (i rozbudową) ścieżki rowerowej, łączącej wszystkie miejscowości mierzei, uznać należy za doskonałe dopełnienie podejmowanych inicjatyw. Korzyści wynikające z powstawania i rozbudowy trasy rowerowej na Półwyspie Helskim są wielostronne, a wśród najważniejszych wymienić można:

- utworzenie dodatkowego ciągu komunikacyjnego łączącego wszystkie miejscowości Półwyspu Helskiego;
- stworzenie alternatywy dla ruchu samochodowego i kolejowego;
- podniesienie bezpieczeństwa drogowego;
- zaangażowanie społeczności lokalnej w obsługę turystów podróżujących na rowerach;
- utworzenie nowych miejsc pracy dla osób zajmujących się serwisowaniem oraz wypożyczaniem rowerów;
- zwiększenie przepustowości szlaków;
- udostępnienie turystom dodatkowej atrakcji, która przyczynić się może do wydłużenia sezonu turystycznego;
- umożliwienie dotarcia turystom do obiektów krajoznawczych znajdujących się w większym oddaleniu;
- zwiększenie mobilności turystów przebywających na Półwyspie.

Uwzględniając przedstawione w opracowaniu obserwacje stwierdzić można, że helska ścieżka rowerowa jest nie tylko elementem infrastruktury turystycznej i atrakcją samą w sobie, ale pełni także ważne funkcje praktyczne i jest doskonałym dopełnieniem turystycznych walorów i zasobów obszaru.

Bibliografia

- Dominiak J., Świdorska A., 2005, *O dzisiejszym Helu i Helanach*, „Helska Bliza”, nr 13, s. 14.
- Drzewiecki A., Kardas M., 2009, *Półwysep Helski. Historia orężem pisana*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Gerstmannowa E. (red.), 1995, *Półwysep Helski. Przyrodnicze podstawy rozwoju*, Wydawnictwo Instytutu Ochrony Środowiska, Warszawa.
- <http://demografia.stat.gov.pl/BazaDemografia/Tables.aspx> (dostęp: 13.05.2011 r.).
- <http://hel.hel.univ.gda.pl/aktu/2002/stegna.htm> (dostęp: 20.02.2007 r.).
- <http://hel.hel.univ.gda.pl/info/info.html> (dostęp: 20.02.2007 r.).
- http://zdw.hnet.pl/zdw2.hnet.pl/inwestycje/inwestycja_2_tlo.html (dostęp: 12.02.2007 r.).
- Kuklik M. i in., brw., *Przewodnik po Helu*, Stowarzyszenie „Przyjaciele Helu”.
- Kuklik M., 2010, *Tryptyk helski. Część I – do roku 1920*, Arspol, Bydgoszcz, Gdańsk.
- Raport i wnioski z przeprowadzonych badań opinii publicznej na terenie Helu. Strategia turystycznego rozwoju gminy*, 1999.
- Skonka C., 1990, *7 dni na Mierzei Helskiej. Przewodnik turystyczny*, PTTK Kraj, Warszawa.
- Wądołowski M., 2006, *Ścieżka rowerowa*, „Helska Bliza”, nr 11, s. 6.

CYCLING THROUGH HEL PENINSULA. CONSIDERATIONS – PROJECTS – EFFECTS

Abstract

The Hel Peninsula is one of the most characteristic and most visited tourist areas in Poland. Its popularity is determined not only unique location, but also values and tourist resources: natural (such as wide, sandy beaches, extensive pine forests, coastal microclimate), cultural (military objects or Kashubian folklore), specialized (for practicing military tourism, diving) and others, for creating a diverse and attractive tourist offer.

The bike path running down along the Peninsula is an important complement to the above-mentioned tourist attractions: it enable to reach distant places, in the high season it is used by people in every age, let appreciate the diverse values of the spit.

Considerations presented in this article discussing the most important conditions for the development of cycling tourism (eg. geographical, social, economic) in the Hel Peninsula, the projects associated with the development of infrastructure for the practice of cycling, the effects of actions taken, and the results of the own studies devoted to the mobility of Hel tourists.

Andrzej BILLERT

Członek Rady Naukowej Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka”
Pracownia Projektów Komunikacyjnych i Architektury Krajobrazu, Poznań

INFRASTRUKTURA DLA TURYSTYKI ROWEROWEJ W PUSZCZY ZIELONKA I W JEJ OKOLICACH

Puszcza Zielonka to duży kompleks leśny położony na północny wschód od Poznania. Jest to teren, który swoją rzeźbę zawdzięcza ostatniemu okresowi lodowcowemu, kiedy ukształtowały się charakterystyczne dla krajobrazu glacialnego, pagórki, doliny i rynny jeziorne. Znaczna ilość terenów piaszczystych spowodowała, że nie rozwinęła się na tym obszarze rozbudowana sieć osadnicza, mimo iż takie próby były podejmowane. Przykładem może być Głęboć, który od 1458 r. posiadał prawa miejskie i kościół parafialny, ale brak warunków rozwojowych spowodował degradację miasta do funkcji niewielkiej osady leśnej. Duża część obszaru obecnej puszczy Zielonka należała do klasztoru cysterek w Owińskach i chociaż gospodarka cysterska w wielu innych rejonach Polski sprzyjała rozwojowi gospodarczemu i osadnictwu, to w tym przypadku uwarunkowania naturalne okazały się dla urbanizacji poważną barierą. Dzięki temu, tak blisko Poznania, właściwie tuż przy jego granicy, zachował się cenny obszar leśny o istotnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych. W celu jego ochrony, Zarządzeniem Wojewody Poznańskiego z 20 września 1993 r., utworzony został Park Krajobrazowy „Puszcza Zielonka”, którego powierzchnia wynosi obecnie 12 000 ha.

Puszcza Zielonka to wprost wymarzony teren dla turystyki rowerowej; duży obszar leśny, z licznymi drogami gruntowymi, bardzo ograniczony ruch samochodowy (związany głównie z dojazdem do osad leśnych i miejscowości letniskowych), wygodne połączenia kolejowe liniami przebiegającymi na obrzeżach Puszczy, a także zróżnicowana, szczególnie atrakcyjna na tle równinnego krajobrazu Wielkopolski, rzeźba terenu – to główne atuty tego obszaru. Jednak pełne wykorzystanie niewątpliwego potencjału uzależnione jest od inwestycji turystycznych, które zwiększyłyby atrakcyjność terenu oraz jego dostępność. Ponadto, aby promocja odniosła skutek, powinna być skierowana do konkretnych, precyzyjnie zdefiniowanych odbiorców.

Szczęśliwie dla puszczy Zielonka i dla turystyki rowerowej, sześć gmin, których obszar znajduje się w całości lub w części na terenie Parku Krajobrazowego „Puszcza Zielonka” powołało w 2000 r. Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka”. Jednym ze statutowych zadań Związku jest szeroka działalność w zakresie turystyki. W roku 2004 Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka” uchwalił, a w 2007 r. aktualizował *Strategię rozwoju turystyki Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka”*. Poczesne miejsce w *Strategii* zajmuje turystyka rowerowa, a celem *Strategii* w zakresie turystyki rowerowej jest stworzenie markowego produktu turystycznego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (aspekt międzynarodowy dotyczy głównie turystów z Niemiec, szczególnie z Berlina i Brandenburgii).

Jako autor obu wersji dokumentu (zamieszczonych na stronie internetowej Związku¹), przytaczam poniżej te fragmenty *Strategii* (z 2007 r.), które dotyczą turystyki rowerowej. Sformułowane one zostały zarówno w oparciu o moje wcześniejsze doświadczenia związane z turystyką rowerową i pracą w Związku Międzygminnym „Puszcza Zielonka”, jak również, a może przede wszystkim, w oparciu o analizę uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i infrastrukturalnych sprzyjających rozwojowi turystyki rowerowej na terenie puszczy Zielonka i w jej najbliższym sąsiedztwie.

Podstawowe cele programu określone w *Strategii*

1. Stworzenie z turystyki rowerowej markowego produktu turystycznego atrakcyjnego w skali europejskiej.
2. Aktywizacja gospodarcza mieszkańców gmin Związku związana z usługami w zakresie turystyki rowerowej.
3. Ochrona walorów przyrodniczych puszczy Zielonka przed degradacją spowodowaną nieukierunkowanym rozwojem ruchu rowerowego.

Szczegółowe założenia realizacji programu

1. Dążenie do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa tras rowerowych oraz właściwego standardu ich nawierzchni.
2. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu rowerowego w miejscowościach, przez które przebiegają trasy rowerowe – szczególnie na obszarach związanych ze zwiedzaniem ciekawych miejsc, dojazdem do dworca kolejowego.

¹ <http://www.puszcza-zielonka.pl/turystyka/strategia.html>.

wego, restauracji, sklepu rowerowego itp. Niezależnie od przebiegu tras rowerowych, miejscowości gminne powinny być przykładem pozytywnego stosunku do ruchu rowerowego.

3. Rozbudowa sieci turystycznych tras rowerowych, również na terenie gmin sąsiednich. Zwiększenie długości i różnorodności tras rowerowych jest konieczne do stworzenia warunków dla dłuższego pobytu turysty rowerowego.
4. Zapewnienie w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym sprawnego dojazdu koleją z rowerem na teren puszczy Zielonka – wyposażenie pociągów w wagony umożliwiające przewóz rowerów, także większej ich liczby. Dotyczy to głównie linii Poznań – Wągrowiec i Poznań – Gniezno.
5. Promowanie tworzenia profesjonalnych wypożyczalni rowerów, w tym również zapewniających powiązanie między stacjami kolejowymi (możliwość wypożyczenia roweru na jednej stacji i pozostawienia go na drugiej).
6. Zwiększenie liczby parkingów samochodowych na obrzeżach Puszczy Zielonka dla turystów przyjeżdżających z rowerami. Wskazane byłoby, aby przynajmniej niektóre z tych parkingów były strzeżone.
7. Budowa torów MTB i BMX, z wykorzystaniem do tego terenów o gorszej jakości przyrodniczej, np. dawnych żwirowni. Tereny po żwirowniach, znajdujące się m.in. w gminach Czerwonak, Murowana Goślina i Skoki (fot. 1), mogą być bardzo atrakcyjne dla ekstremalnych sportów rowerowych i dają możliwość wykorzystania ich do budowy torów rowerowych.
8. Wyznaczenie bezpiecznych tras rowerowych prowadzących z Poznania na tereny puszczy Zielonka, z czym łączyłoby się m.in. wykonanie mostu pieszo-rowerowego przez Wartę między Radojewem a Owińskami, oraz budowa bezpiecznej drogi rowerowej wzdłuż odcinka drogi wojewódzkiej nr 196 (Poznań – Koziegłowy – Czerwonak – Owińska) lub w pobliżu tej drogi, np. nad Wartą.
9. Poparcie inicjatywy dołączenia do pociągu relacji Berlin – Warszawa – Berlin wagonu rowerowego.
10. Wspieranie idei wyznaczenia trasy rowerowej EuroVelo nr 2 na odcinku Berlin – Poznań – Gniezno. Przy trasie EuroVelo przebiegającej przez gminy Związku warto zlokalizować specjalne zajazdy rowerowe, np. w Katarzynkach (gmina Swarzędz) oraz w Promnie (gmina Pobiedziska).
11. Inicjowanie powstawania gospodarstw agroturystycznych, pensjonatów i kempingów obsługujących turystykę rowerową, przystosowanych do różnych grup odbiorców i ich zamożności. Najkorzystniejsze są lokalizacje takich obiektów bezpośrednio przy trasach rowerowych lub w ich pobliżu.

Dotyczy to także rozszerzenia usług już istniejących obiektów pod kątem specjalnych zapotrzebowań rowerzystów.

12. Zorganizowanie pól namiotowych. Najkorzystniej lokalizować je nad jeziorami, np. między Pobiedziskami a Tucznem (obecnie znajdują się tam takie obiekty, ale może być ich więcej) nad jeziorem Kowalskie oraz nad jeziorami w gminie Skoki. W przypadku jezior w puszczy Zielonka ewentualne lokalizacje pól namiotowych muszą być zgodne z uwarunkowaniami przyrodniczymi (obszary ochronne, rezerваты).
13. Wyznaczanie małych miejsc kempingowych umożliwiających rozbić do czterech namiotów lub nocleg w szałasie drewnianym. Miejsca takie powinny być zorganizowane przy leśniczówkach lub w osadach leśnych, najlepiej na ogrodzonym terenie, aby rowerzyści mogli czuć się bezpiecznie. Małe miejsca kempingowe miałyby służyć głównie zatrzymaniu się na jedną noc.
14. Certyfikacja miejsc noclegowych przystosowanych dla rowerzystów zgodnie z przyjętymi w Europie standardami typu „Kwatera dla rowera” lub Bett & Bike (ADFC Niemcy).
15. Inicjowanie powstawania infrastruktury obsługującej ruch rowerowy: obiektów małej gastronomii, sklepów rowerowych, punktów naprawy rowerów itp.
16. Zorganizowanie kąpielisk przystosowanych do obsługi ruchu rowerowego. Wyposażenie kąpielisk powinno zapewniać możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru, szczególnie w przypadku pojedynczych rowerzystów. Może to być np. boks rowerowy zamykany na blokadę rowerową. Raczej niewskazane jest tworzenie nowych kąpielisk, ale wykonanie odpowiedniego zagospodarowania istniejących obiektów.
17. Zagospodarowanie turystyczne tras rowerowych poprzez budowę placów i miejsc odpoczynkowych, punktów widokowych, punktów informacyjnych i innych, szczególnie w rejonach, w których nasycenie tymi obiektami jest słabsze. Ma to być kontynuacja już prowadzonego procesu zagospodarowywania tras rowerowych.
18. Wprowadzenie charakterystycznych elementów wyróżniających trasy rowerowe puszczy Zielonka. Wzorem angielskich tras rowerowych budowanych przez Sustrans, można byłoby w ważnym turystycznie punkcie na terenie każdej gminy ustawić specjalny „słup rowerowy” z umieszczonym na nim charakterystycznym znakiem. Zebranie ołówkowych odrysów takich znaków uprawniałoby do uzyskania Kolarskiej Odznaki Puszczy Zielonka, z czym mogłoby się łączyć uzyskiwanie pewnych przywilejów, np. bezpłatny udział w imprezach rowerowych organizowanych przez Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka”.



Fotografia 1. Żwirownia koło Sławicy

19. Organizowanie ogólnodostępnych rajdów rowerowych na rozpoczęcie i zakończenie sezonu rowerowego w puszczy Zielonka. Kontynuacja i ewentualnie rozszerzenie corocznego rajdu turystycznego „Puszcza wpuszcza” (fot. 2).



Fotografia 2. Rajd „Puszcza wpuszcza” gromadzi kilkuset turystów, w tym znaczną liczbę stanowią rowerzyści

20. Organizowanie zawodów w kolarstwie górskim, przełajowym, rowerowych wyścigach na orientację itp. Budowa dobrego zaplecza do organizowania skierowanych do amatorów zawodów MTB o skali ogólnopolskiej („Bikemaraton” – patrz: fot. 3) i regionalnej (Wielkopolska Liga MTB). Organizowanie na terenie Związku Międzygminnego profesjonalnych zawodów MTB.



Fotografia 3. „Bikemaraton 2012” zgromadził rowerzystów z całej Polski

21. Organizowanie lub współorganizowanie szosowych zawodów kolarskich.
22. Propagowanie wczasów rowerowych na terenie gmin Związku.
23. Przygotowanie kadry przewodników turystycznych prowadzących wycieczki rowerowe po terenach puszczy Zielonka i jej okolicach.
24. Organizowanie wakacyjnych wycieczek i obozów rowerowych dla młodzieży z gmin Związku. Wykorzystanie w organizacji tych imprez pomocy studentów odbywających praktyki wakacyjne.
25. Przygotowywanie materiałów turystycznych, map, przewodników, folderów, opracowywanie tras tematycznych itp. Materiały te powinny być wydane pod kątem turystów polskich oraz zagranicznych i łatwo dostępne na terenie całego kraju.

26. Promocja tras rowerowych i walorów puszczy Zielonka i jej okolic w różnych mediach, zwłaszcza w fachowej prasie rowerowej i turystycznej. Zaangażowanie turystyką na terenie puszczy Zielonka organizatorów turystyki. Promocja turystyki rowerowej w Puszczy na targach krajowych i zagranicznych.
27. Prowadzenie stałego monitoringu funkcjonowania turystyki rowerowej na terenie gmin Związku.
28. Pozyskiwanie certyfikatów jakości lokalnych i krajowych (Polskiej Organizacji Turystycznej), związanych z trasami, infrastrukturą i usługami rowerowymi.
29. Współpraca z organizacjami pozarządowymi i instytucjami zainteresowanymi właściwym rozwojem turystyki rowerowej na terenie Puszczy Zielonka i jej okolic.
30. Pozyskiwanie środków z różnych źródeł finansowania.

Oprócz zapisów bezpośrednio odnoszących się do turystyki rowerowej, w *Strategii rozwoju turystyki Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka”* znajduje się wiele różnych propozycji zagospodarowania turystycznego, które mają istotne znaczenie dla turystyki rowerowej. Są to m.in.: propozycja wyznaczenia turystycznej trasy wczesnośredniowiecznych grodzisk (którą najlepiej przemierzać rowerem) lub zwrócenie uwagi na możliwość wykorzystania nieczynnych obiektów folwarcznych dla obsługi ruchu turystycznego, w tym oczywiście rowerowego (fot. 4).



Fotografia 4. W starym spichlerzu w Stawianach koło Skoków można urządzić oryginalną restaurację lub mały pensjonat atrakcyjny dla turysty rowerowego

W *Strategii* przyjęto założenie, że efektem różnorodnych działań na rzecz ruchu rowerowego powinno być ugruntowanie wśród mieszkańców Wielkopolski, a nawet w skali krajowej, przekonania, że „Puszcza Zielonka to fantastyczny teren dla wszystkich rowerzystów”, w pełni konkurencyjny dla tak markowych miejsc rowerowych, jak np. Bornholm.

Realizacja infrastruktury rowerowej na terenie puszczy Zielonka i w jej okolicach

Podstawowa sieć turystycznych tras rowerowych na terenie puszczy Zielonka została ukończona w 2003 r. Obejmuje ona Duży i Mały Pierścień Rowerowy i osiem tras promienistych. Część tras promienistych zapewnia powiązanie między stacjami kolejowymi położonymi na dwóch liniach przechodzących na obrzeżach puszczy Zielonka tzn. Poznań – Wągrowiec i Poznań Gniezno. Pierścienie rowerowe zostały oznakowane kolorowymi tabliczkami z symbolem roweru, a trasy promieniste tradycyjną tabliczką rowerową R-1, gdzie kolor szlaku został zastąpiony numerem trasy rowerowej. Odstępstwo od znakowania szlaków rowerowych kolorami zgodnie ze standardami PTTK wynikało z braku możliwości kolorystycznego rozróżnienia dużej liczby szlaków rowerowych. Inną przyczyną był również fakt, że szlaki rowerowe mają nie tylko służyć podróżowaniu wzdłuż ściśle określonej trasy, ale powinny pozwolić rowerzyście na odnalezienie się w gąszczu różnych dróg jakie przecinają tereny leśne i umożliwić samodzielne kreowanie trasy wycieczki rowerowej.



Fotografia 5. Plac odpoczynkowy na Maruszcze



Fotografia 6. Kamienny słup drogowskazowy



Fotografia 7. Mapa wielkoformatowa

Długość szlaków rowerowych na terenie puszczy Zielonka wynosi obecnie około 500 km.

W latach 2004–2005, dzięki wsparciu funduszu SAPARD, wykonano przy trasach rowerowych infrastrukturę obsługującą rowerzystów: miejsca odpoczynkowe dla turystów (fot. 5), kamienne drogowskazy rowerowe ustawione w węzłach szlaków (fot. 6), wielkoformatowe mapy tras rowerowych (fot. 7). Wydano także papierową mapę puszczy Zielonka, przewodnik turystyczny i materiały promocyjne. W sposób bardzo istotny ułatwiło to i uatrakcyjniło wycieczki rowerowe po puszczy Zielonka.

W następnych latach oznakowano dodatkowo, utrzymujące łączność z istniejącym systemem, cztery kolejne trasy rowerowe, które objęły także dwa sąsiednie parki krajobrazowe, tj. Lednicki Park Krajobrazowy (fot. 8) i Park Krajobrazowy „Promno”. Dzięki temu szlaki rowerowe wytyczone przez Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka” obejmują nie tylko atrakcyjne tereny przyrodnicze, ale także wiele miejsc kulturowo ważnych dla historii Polski i regionu.



Fotografia 8. Krajobrazy Lednickiego Parku Krajobrazowego

W roku 2007 został otwarty Cysterski Szlak Rowerowy (fot. 9), łączący Poznań, Owińska, Wągrowiec i Łekno, który częściowo wykorzystuje sieć już wcześniej oznakowanych szlaków rowerowych.



Fotografia 9. Oznakowanie Cysterskiego Szlaku Rowerowego łączącego Poznań z Puszcą Zieloną



Rysunek 1. Puszcza Zielonka – schemat szlaków turystycznych

Źródło: <http://portal.murowana-goslina.pl/dla-turystow/szlaki-rowerowe-na-terenie-puszczy-zielonka-i-okolic.html>

Aby ocenić jakość turystyki rowerowej na terenie puszczy Zielonka, warto przytoczyć artykuł Jacka Łuczaka², jaki ukazał się 2.10.2009 r. w poznańskim wydaniu „Gazety Wyborczej”, w którym można m.in. przeczytać: „Internauci zdecydowali. Najlepsze miejsce na rower – to puszcza Zielonka. «Pobiła» Maltę, Cytadelę

² http://poznan.gazeta.pl/poznan/1,36037,7103386,Puszcza_Zielonka___miejscem_na_rower.html#ixzz1zNy5xia9.

i o kilka głosów wyprzedziła Rusałkę”. Tak dobre opinie nie oznaczają oczywiście końca pracy. Lista zadań przewidzianych do realizacji określona w obowiązującej *Strategii* jest jeszcze bardzo długa. Cieszy jednak, że rowerzyści już dostrzegają pozytywne zmiany. Można mieć nadzieję, że spełni się zapisane również w tej *Strategii*³ – a wspomniane na początku hasło: „**Puszcza Zielonka to fantastyczny teren dla wszystkich rowerzystów**”.

INFRASTRUCTURE OF BIKE TOURISTIC IN ZIELONKA FOREST AND SURROUNDINGS

Abstract

Zielonka Forest constitutes a large wood complex localized on northern east from Poznań and is characterized of a rich plant cover, diversified area shape and an interesting history. A significant number of wood tracks, restricted traffic and convenient rail connections with Poznań predispose this area especially for cycling tourism. The paper describes basic strategy of the tourism development on the area of Zielonka Forest and surroundings, aiming at the creation of cycling tourism to become a marked product of both local and international significance. Achievements of development of cycling tourism in Zielonka Forest over several years and already positive results in evoking interest in this region are presented.

³ Wykorzystany tekst *Strategii rozwoju turystyki Związku Międzygminnego „Puszcza Zielonka”* i fotografie są autorstwa Andrzeja Billerta.

PROJEKT GPSWIELKOPOLSKA – ZASTOSOWANIE NAWIGACJI SATELITARNEJ W TURYSTYCE (NIE TYLKO) ROWEROWEJ

Dokładna mapa i dobra orientacja w terenie to odwieczne skojarzenia, które zapewne pojawiają się w naszych głowach na hasło „wytrawny turysta”. Czy jednak te skojarzenia wytrzymują próbę czasu w XXI w., w dobie komputerów, Internetu, błyskawicznego przepływu informacji i nawigacji satelitarnej?

Każdy, komu turystyka nie jest obca wie, że podstawą udanej wycieczki jest dobra, dokładna mapa. W dobie permanentnego kryzysu Polski Ludowej zdobycie dobrej mapy graniczyło z cudem. Raz, że brakowało papieru, dwa, że na rynek „rzucano” niewielkie ilości tego upragnionego przez wszelkich „łazików” towaru, trzy, że nasz kraj aspirował do „czujki uderzeniowej” Układu Warszawskiego. Każda mapa była więc celowo zniekształcana, tak aby wróg, planując swój imperialistyczny atak, korzystając – rzecz jasna – z map dostępnych w księgarniach i kioskach, pogubił się ze swoimi wojskami w terenie i przepadł z kretesem. Dziś brzmi to komicznie, jednak aż do końca lat 80. zeszłego wieku ten temat był traktowany jak najbardziej serio.

Tymczasem żaden z waszyngtońskich strategów raczej nie miał zamiaru wystawać w ogonku w „empiku”. Stany Zjednoczone – siedlisko burżuazyjnej hydry – prace nad użyciem sztucznych satelitów do nawigacji w terenie rozpoczęły już w latach 50. XX w.! Zwieńczeniem wielu nieudanych (i niezwykle kosztownych) prób był projekt pod nazwą Transit – SATNAV, który uruchomiono w 1964 r. W latach apogeum zimnej wojny była to operacja ściśle tajna i wykorzystywała technologię, która miała służyć wyłącznie do zastosowań wojskowych. Cywile uzyskali dostęp do sygnału dopiero w latach 80. Nadal był on jednak celowo zagłuszany, w wyniku czego jego dokładność ograniczała się do około 500 m. Na tym etapie system stawał się przydatny podróżnikom przemierzającym wielkie, puste przestrzenie, ale był całkowicie niepraktyczny w górach czy w najbliższym lesie.

Rewolucja w nawigacji satelitarnej – na szczęście bezkrwawa – odbyła się zaskakująco niedawno. Przełom miał miejsce w maju 2000 r., gdy US Army, na wniosek Kongresu, zrezygnowała z zagłuszania sygnału systemu satelitów wojskowych. Od tego momentu – w zależności od rodzaju zastosowanego urządzenia – dokładność określania pozycji wzrosła do 4–12 m. Prawa rynku spowodowały, że pierwsze, horrendalnie drogie urządzenia nawigacyjne zostały wyparte przez coraz tańsze – i coraz lepsze pod różnymi względami – odbiorniki.

GPS to skrótowiec od angielskiej nazwy Global Positioning System, co w wolnym tłumaczeniu można przełożyć na Globalny System Nawigacji. Składają się na niego 24 satelity zawieszane nad Ziemią na sześciu różnych orbitach, na wysokości około 20 000 km, obiekty naziemne, czyli stacje monitorujące, sterowania i łączności oraz element kluczowy, czyli użytkownicy ze swoimi urządzeniami GPS. Wspomniana liczba satelitów gwarantuje odbiór sygnału z każdego miejsca na naszym globie. Stacje naziemne kontrolują lot satelitów, nie pozwalając im chociażby na najmniejsze odchylenia od kursu. Wszystkie satelity wyposażone są w superdokładne, zsynchronizowane ze sobą zegary atomowe. Wysyłają one sygnał na częstotliwości 1,5 GHz, do której są dostrojone odbiorniki GPS. Urządzenia te po obliczeniu dzielącej je od siebie odległości, na podstawie opóźnienia sygnału otrzymanego od minimum trzech satelitów, potrafią wyznaczyć swoją pozycję w poziomie i podać ją w postaci cyfr określających długość i szerokość geograficzną. Do oznaczenia wysokości potrzeba sygnału z co najmniej czterech satelitów. Generalnie, im więcej satelitów „widzi” nasz odbiornik, tym jego pomiary są dokładniejsze. Dzisiejsza technologia pozwala na odbiór sygnału GPS pod warunkiem bezpośredniego kontaktu anteny urządzenia z niebem. Nie będzie więc ono działało (albo nie zadziała prawidłowo) w zamkniętych pomieszczeniach, w jaskiniach, tunelach, pod wodą itp. Coraz większa czułość anten jest jednak tylko sprawą czasu i z całą pewnością już niedługo typowy odbiornik GPS będzie funkcjonował z taką samą swobodą jak telefony GSM, a może i większą.

Co ciekawe, nie jesteśmy już tylko i wyłącznie skazani na amerykański system satelitów nawigacyjnych. Nie chodzi tu jednak ani o „Magellana”, system nawigacji Unii Europejskiej, który od lat rodzi się w bólach i ciągle nie może wystartować, ani o odpowiednika chińskiego, który działa tylko na terenie Azji, ale o system odwiecznego rywala USA w kosmicznej rywalizacji – rosyjski GLONASS. ГЛОНАСС (Глобальная Навигационная Спутниковая Система – Globalny System Nawigacji Satelitarnej) to wojskowy projekt, rozpoczęty jeszcze za czasów Związku Radzieckiego, w 1976 r. Różne perturbacje, także finansowe, przez kilka dziesięcioleci powodowały, że sieć satelitów była „dziurawa”, więc system był niesprawny. Ostatecznie, za rządów Władimira Putina, udało się nie tylko uzupełnić liczbę satelitów, ale także wydłużyć ich żywotność, dzięki czemu GLONASS stanowi dziś jedyną poważną alternatywę dla GPS. I tak, najnowsze odbiorniki nawigacji satelitarnej

mają możliwość odbioru sygnałów z obu źródeł, co niepomiarze przyspiesza ich działanie. Należą do nich chociażby Garminy eTrex z serii 10/20/30 oraz najbardziej obecnie zaawansowany technologicznie smartfon na rynku – Samsung Galaxy SIII.

Przed wyborem odbiornika GPS musimy się przede wszystkim zastanowić, jakie będzie miał on zastosowanie. W tym miejscu nie ma sensu pisać o rozposzechnionych, także w naszym kraju, GPS-ach samochodowych, gdyż są one mało przydatne „w terenie”. Dla rowerzysty liczy się rozmiar i waga, niski pobór mocy oraz jak największa dokładność. Takie warunki spełniają urządzenia typowo turystyczne. Małe i lekkie, rozmiarem i kształtem przypominające telefony komórkowe sprzed kilku lat, zasilane są z baterii, na których potrafią działać kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt godzin. Można je powiesić na szyi, doczepić do plecaka bądź paska od spodni lub przymocować do rowerowej kierownicy. Nie mają – tak jak samochodowe – interfejsu głosowego, który zużywa zbyt wiele energii, ale nawigacja odbywa się za pośrednictwem wskazań na ekranie, ewentualnie sygnalizowanych odpowiednimi dźwiękami ostrzeżeń. Najdroższe odbiorniki wyposażone są w kompas elektroniczny oraz wysokościomierz barometryczny – o przydatności tych urządzeń sympatyków dwóch kółek z pewnością nie trzeba przekonywać. Rynek oferuje kilka typowo sportowych odbiorników GPS dla rowerzystów, są one jednak mało przydatne dla turystów (np. firmy Garmin z serii Edge lub Forerunner). W zasadzie są to udoskonalone liczniki rowerowe, zazwyczaj nieposiadające opcji wgrywania map, za to wyposażone w sensory pulsometru, czujniki kadencji i inne funkcje mające istotne znaczenie podczas startu w maratonie, ale niekoniecznie na turystycznym szlaku. GPS-y turystyczne mogą mieć wyświetlacz monochromatyczny lub kolorowy. Do tych ostatnich zazwyczaj można wgrywać mapę, na której tle możemy zobaczyć naszą aktualną pozycję. Na razie są to zazwyczaj tzw. mapy wektorowe, a więc elektroniczne, dużo mniej atrakcyjne wizualnie niż papierowe. Natomiast ich dokładność sięga kilku metrów, podczas gdy tradycyjne potrafią „pomylić się” nawet o 100 m lub więcej. Najdroższe urządzenia mają możliwość wgrania zeskanowanych map tradycyjnych i kalibracji ich w taki sposób, aby w jak najwierniejszy sposób naśladowały swoje cyfrowe odpowiedniki. Jest to jednak raczej zabawa w sensie estetycznym i z prawdziwą dokładnością, na jaką stać mapę cyfrową, nie ma nic wspólnego. Mapa w odbiorniku GPS nie jest jednak aż tak niezbędna, jak by się mogło wydawać. Tak czy inaczej, „bezmapowiec” ma wbudowany prosty podkład, pokazujący najważniejsze drogi i miejscowości. Nawet jeśli zagubimy się w lesie, możemy odnaleźć na ekranie naszego urządzenia najbliższy znany nam punkt i podążać w jego kierunku. Inna sprawa, że każde urządzenie GPS „nagrywa” trasę, po której się poruszamy, w postaci kolejnych punktów w układzie współrzędnych. Odpowiednie oprogramowanie, będące w standardowym wyposa-

żeniu typowego turystycznego GPS-a, pozwala na nawigację z powrotem po tej samej trasie, po której się poruszaliśmy.



Fotografia 1. Na trasy Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych warto zabrać turystyczny odbiornik GPS, który łatwo można przymocować do kierownicy roweru

Z dostępem do map, zwłaszcza tych dokładniejszych, bywa różnie. Istnieje szeroki wybór map drogowych, choć musimy oczywiście pamiętać, że konkretny model odbiornika zazwyczaj obsługuje tylko określone formaty plików. Z mapami dokładniejszymi, a więc topograficznymi, jest w naszym kraju dużo gorzej. Na rynku jest kilka propozycji komercyjnych map Polski z przydomkiem TOPO, choć zazwyczaj z prawdziwą mapą topograficzną mają one, niestety, niewiele wspólnego. Możemy także korzystać z darmowych map opracowanych przez entuzjastów nawigacji satelitarnej na podstawie popularnych WiG-owskich „pięćdziesiątek” i „setek”. Dużą frajdę na pewno mają Wielkopolanie – dobrej jakości mapy tego regionu, obejmujące większość jego obszaru, można ściągnąć ze strony internetowej p. Lecha Ratajczaka (<http://gpsmaniak.com>), występującego pod pseudonimem GPS Maniak, który od wielu lat jest autorytetem w dziedzinie nawigacji GPS w naszym kraju. Oprócz map Wielkopolski na jego stronie znajdziemy mapy polskiego wybrzeża Bałtyku oraz gór w południowej części Polski. W Internecie znajduje się sporo różnej jakości map opisujących regiony całego świata. Korzystanie z nich to jednak kolejny stopień wtajemniczenia i nie polecam takiej „zabawy” nowicjuszom.

Jeśli nawet nasz odbiornik nie posiada funkcji obsługi mapy, trasę przebytej drogi możemy zobaczyć na tle mapy dostarczonej wraz z oprogramowaniem albo dowolnej zeskanowanej mapy papierowej. W tym ostatnim przypadku ważne jest jednak to, żeby była ona zgodna z układem współrzędnych GPS. Taką informację znajdziemy zazwyczaj na jej okładce. „Ślad” naszej wycieczki możemy także umieścić w sieci bądź wysłać do znajomych e-mailem. W ten sposób inna osoba posiadająca urządzenie GPS może podążać dokładnie tą samą drogą, nawet nie znając terenu. W zależności od modelu możemy także zobaczyć profil wysokości trasy, czas przebycia danego odcinka i alternatywne, łatwiejsze lub szybsze warianty. Możliwości są praktycznie nieograniczone. W Internecie istnieje kilka portali, na których rowerzyści mogą się wymieniać plikami ze śladami GPS. Jednym z pierwszych był www.bikebrother.com, stworzony przez Polaka, zmarłego niestety w 2007 r. po ciężkiej chorobie, Artura Filipiaka. Dziś turyści mają do wyboru kilka portali, zazwyczaj dofinansowanych z funduszy UE, oferujących możliwość wysyłania i pobierania śladów GPS – każdy z nich ma jednak swój niepowtarzalny profil. I tak, serwis www.traseo.pl proponuje przede wszystkim trasy nieznakowane w terenie, jednak z jakiegoś powodu polecane przez użytkowników; www.trail.pl postawił na szlaki turystyczne znakowane w terenie, natomiast www.pttk.pl promuje oczywiście szlaki znakowane zgodnie ze standaryzacją PTTK i wprowadzone do rejestru szlaków PTTK. Kto z nich ma rację? Pewnie wszyscy, czas pokaże, które rozwiązanie okazało się najbardziej popularne wśród internautów.

Coraz częściej na rynku telefonów komórkowych pojawiają się modele wyposażone dodatkowo w funkcje nawigacji satelitarnej. Trzeba jednak uważać i czytać wszystkie informacje zamieszczone drobnym drukiem. Sprzedawca w sklepie rzadko poinformuje nas z własnej woli, że dokładność nawigacji w komórkach jest dużo mniejsza od tej w urządzeniach specjalistycznych i nie przekracza 25 m! Nieco lepiej wygląda nawigacja w smartfonach, czyli drogich telefonach przypominających małe komputery multimedialne i wyposażonych w duży, kolorowy wyświetlacz. Niestety, piętą achillesową zarówno zwykłych komórek, jak i smartfonów, zwłaszcza dla rowerzystów, jest delikatność tego typu sprzętu oraz duży pobór mocy, a co za tym idzie – krótki czas działania baterii. Zanim więc technologia zasilania dogoni w rozwoju technologię nawigacji, GPS-em w komórce możemy się posłużyć w samochodzie, po podłączeniu jej do gniazda ładowarki lub, co najwyżej, ją użyć, aby w mieście znaleźć najbliższy bankomat. W terenie, na wielogodzinnej, nie wspominając o wielodniowej, wycieczce, niewiele nam ona pomoże.

Odbiorniki turystyczne przydatne także dla rowerzystów, różnią się dość istotnie, stąd duża rozpiętość cen. Za najtańsze urządzenia bezmapowe trzeba zapłacić 400–500 zł. Najdroższe, z dużymi, kolorowymi wyświetlaczami i wymiennymi kartami pamięci kosztują nawet do 2000 zł. Uchwył rowerowy to wydatek kilku-

dziesięciu złotych. Jeśli chcemy korzystać z mapy drogowej, musimy doliczyć jeszcze kilkaset złotych. W tej cenie zawiera się zazwyczaj kilka „darmowych” aktualizacji, co pozwoli nam na korzystanie z oprogramowania nawet przez kilka lat. Ceny cyfrowych map topograficznych Polski oscylują w granicach kilkuset złotych, choć możemy korzystać z darmowych, całkiem niezłych opracowań w Internecie. Przed kupnem odbiornika GPS należy się zastanowić nad wyborem strategii. Pierwsza – kupić jak najdroższe urządzenie, licząc na to, że postęp technologiczny nie odstawi go zbyt szybko do lamusa. Druga – nabyć coś taniego i cieszyć się podstawowymi zaletami nawigacji satelitarnej. Wybierając drugie rozwiązanie, możemy ze spokojem zająć miejsce obserwatora rozwoju technologii GPS i poczekać na nieuchronny spadek cen, który dostrzegamy już teraz. W odpowiednim momencie wymienimy nasze urządzenie na „coś lepszego”.



Fotografia 2. Tradycyjne oznakowanie szlaków czy ślad GPS?

Wielkopolska jest znana i lubiana przez rowerzystów m.in. dzięki stosunkowo niewielkiej różnicy wzniesień. Od kilku lat istnieje tu Wielkopolski System Szlaków Rowerowych, będący w gestii Samorządu Województwa – około 1800 km tras

o znaczeniu wojewódzkim, pokrywających swym zasięgiem cały region. Ten kompletny produkt turystyczny jest nie tylko opisany w jednolitej graficznie serii przewodników, ale także opracowany z myślą o miłośnikach nawigacji satelitarnej. Na stronie www.gpswielkopolska.pl możemy uzyskać dostęp do darmowych plików ze śladami szlaków należących do WSSR. Wystarczy je ściągnąć na swój komputer i zainstalować w swoim odbiorniku GPS. Jeszcze większą atrakcją jest darmowa topograficzna mapa wektorowa Wielkopolski, opracowana na podstawie bardzo dokładnej mapy cyfrowej V-map level2. Obszar oferowanej mapy nieznacznie przekracza granice województwa wielkopolskiego. Co ciekawe, żadne z pozostałych 15 województw w Polsce nie ma takiej mapy w ofercie, zresztą niewiele regionów europejskich może pochwalić się takim darmowym rarytasem.

Jednak to jeszcze nie wszystko, co oferuje projekt GPSwielkopolska. Turystyczny przewodnik samochodowy po Szlaku Piastowskim i Trasie Kórnickiej to propozycja dla zmotoryzowanych turystów. Osobisty pilot poprowadzi do wcześniej wybranego miejsca, a po dotarciu do niego odtworzy treści krajoznawcze, czytane przez Tomasza Knapika – lektora, znanego pokoleniom miłośników filmów. Informacje te często są wzbogacane o odgłosy urządzeń przemysłowych, fragmenty utworów muzycznych, poezję, dźwięki instrumentów i inne materiały audio.

„Szlak Cysterski w Wielkopolsce” to informator skierowany do posiadaczy tradycyjnych telefonów komórkowych. Korzystając z przewodnika w prosty sposób można przenieść się w przeszłość, odwiedzając miejsca związane z wszechstronną działalnością zakonników. 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 z zintegrowanej mapy.

„Wielkopolska – atrakcje turystyczne” jest najnowszym elementem projektu GPSwielkopolska. Przeznaczony na urządzenia typu smartfon, nowoczesny przewodnik zawiera aktualne informacje (opis miejsca, historia, udogodnienia dla niepełnosprawnych, dostępność, ceny biletów) oraz zdjęcia ponad 200 atrakcji turystyczno-krajoznawczych naszego regionu. Intuicyjna obsługa czyni z niego niezwykle przydatne narzędzie podczas każdej wycieczki. Wykorzystanie wbudowanych w smartfony modułów GPS umożliwia nawigowanie do wcześniej wybranych punktów.

Trudno przewidzieć, czy technologia GPS wyprze z rynku mapy tradycyjne. Wydaje się to wątpliwe. Największe zalety tradycyjnej mapy to niska cena i łatwość obsługi. Korzystanie z odbiornika GPS wymaga pewnej wprawy oraz... pamiętania o naładowaniu baterii! Podobnie jak każde inne elektroniczne urządzenie, odbiornik GPS może się nieoczekiwanie zepsuć, pozostawiając nas na łasce księgarni turystycznych lub – jeśli akurat znajdujemy się w odludnym terenie – mchu rosną-

cego ponoć na północnej stronie drzew i kamieni, ewentualnie obserwacji gwiazd. A co zrobimy na Islandii, gdzie drzew nie ma, a niebo zazwyczaj jest skryte za grubą warstwą chmur? Technologia GPS może bardzo pomóc, do końca nie zastąpi jednak ani mapy, ani tym bardziej pewnych podstawowych wiadomości na temat orientacji w terenie.

Aby „odnaleźć się” na mapie, rowerzysta zazwyczaj musi się zatrzymać, wyjąć z pazuchy lub z plecaka mapę, rozłożyć ją... A jeśli wieje i pada? Jest jeszcze jedna delikatna kwestia. Otóż, niestety, coraz mniej ludzi potrafi właściwie korzystać z mapy. Chodzi tu nie tylko o zorientowanie mapy w terenie, czyli ustawienia jej zgodnie ze stronami świata, ale także o odnalezienie swojej pozycji w gąszczu tajemniczych – dla laika – symboli. GPS mruga do nas przyjaźnie kursorem, który nie pozostawia złudzeń co do tego, w którym miejscu się znajdujemy. Do specyfiki korzystania z małego ekranika GPS trzeba się jednak przyzwycząć. Przyznaję, że na pierwsze wycieczki z GPS-em asekuracyjnie zabierałem ze sobą papierowe mapy. Teraz robię to coraz rzadziej. Skupiam się raczej na sprawdzeniu, czy nie zapomniałem zabrać zapasowej pary baterii. Z tym nie ma stresu – nowoczesna ładowarka ładuje cztery paluszki w niespełna kwadrans!

GPSWIELKOPOLSKA PROJECT – IMPLEMENTATION OF THE SATELLITE NAVIGATION IN CYCLING TOURISM

Abstract

The article deals with one of the most innovative projects in Polish active tourism. Named GPSwielkopolska, consists of GPS tracks of all of the most important cycling trails in the Wielkopolska Region, which are ready to download for free from the dedicated webpage. What's even more interesting, a curious one can find there the most comprehensive digital topographical map of the Wielkopolska Region, ready to use – also for free – in any of the Garmin GPS system devices. There are also interesting apps for those, who prefer to use their mobile phones – simple ones or smartphones – or car navigation devices.

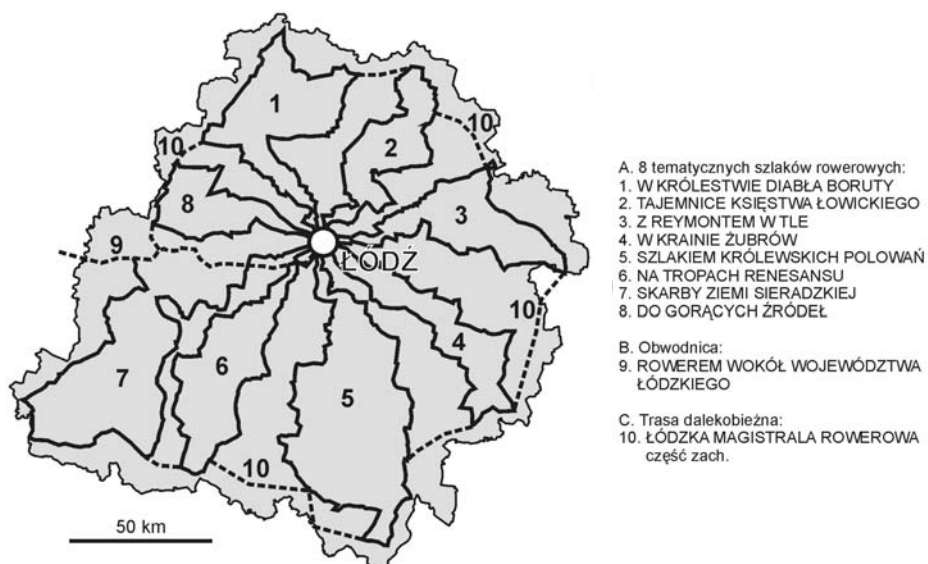
TOMASZ DRONKA
Urząd Marszałkowski w Łodzi
Departament Sportu i Turystyki

SYSTEM ROWEROWYCH SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

W bieżącym roku obchodzimy jubileusz 10 lat rozwoju infrastruktury szlaków rowerowych w Łódzkiem. Ukierunkowanie nastąpiło w 2003 r. z inicjatywy Radosława Stępnia (ówczesnego dyrektora Departamentu Promocji i Współpracy Zagranicznej w Urzędzie Marszałkowskim w Łodzi, a zarazem miłośnika jazdy na rowerze) Ryszard Bonisławski, łódzki regionalista (obecnie senator RP), opracował koncepcję wytyczenia regionalnych szlaków rowerowych. Opierała się ona na ośmiu tematycznych szlakach krajoznawczych, prowadzących z Łodzi do poszczególnych subregionów turystycznych województwa (trasy ułożyły się na mapie na kształt kwiatu). Poprzez połączenie łącznikami przygranicznych odcinków miała powstać obwodnica – „Rowerem wokół województwa łódzkiego”. Ponadto do koncepcji wprowadzono Łódzką Magistralę Rowerową (jej zachodni fragment) jako część dalekobieżnych tras, mających na celu połączenie Łódzkiego z europejskim systemem szlaków rowerowych. W tamtych latach w regionie istniały lokalne szlaki: „W Środku Polski – Ziemia Znana i Nieznana” w powiecie zduńskowolskim, „Po Ziemi Wieruszowskiej” (od 2002 r.) i znakowana w 2003 r. „Sieradzka eSka”.

W 2004 r. wiosną na targach turystycznych „Na Styku Kultur” w Łodzi, autor projektu Ryszard Bonisławski, po raz pierwszy zaprezentował swoją koncepcję publiczności, kolejna prezentacja nastąpiła w październiku tego roku na I Forum Promocji Województwa Łódzkiego (rys. 1, fot. 1).

Od początku rozbudowę systemu znakowanych szlaków rowerowych koordynował Urząd Marszałkowski w Łodzi wspierając finansowo wiele poczynań i inwestycji. Do roku 2006 r. zajmował się tym tematem Departament Promocji i Współpracy Zagranicznej, a od 2007 r. do dzisiaj Departament Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki.



Rysunek 1. Koncepcja systemu szlaków rowerowych w regionie łódzkim autorstwa Ryszarda Bonisławskiego



Fotografia 1. Prezentacja Ryszarda Bonisławskiego w 2004 r. podczas I Forum Promocji Województwa Łódzkiego wytyczenia szlaków rowerowych według własnego projektu

Kompletnie oznakowany szlak rowerowy opiera się na trzech rodzajach infrastruktury, na oznakowaniu podstawowym (znaki malowane lub tabliczki R1 ze znakami prowadzącymi i skrętu); oznakowaniu dodatkowym (drogowskazy i tablice informacyjne); obiektach uzupełniających (wiaty, ławy, stojaki na rowery itd.). Ze względów finansowych, z budżetu województwa możliwa była jedynie realizacja oznakowania szlaków znakami malowanymi i tabliczkami R1, zgodnymi z instrukcją znakowania PTTK. Pozostałe elementy infrastruktury są dodawane z czasem, w miarę potrzeb i możliwości samorządów lokalnych.

W 2004 r. rozpoczęto pierwsze prace znakarskie na zachodnim odcinku Łódzkiej Magistrali Rowerowej (ŁMR), finansowane przez samorząd wojewódzki. Pokazanie możliwości włączenia Łódzkiego do systemu europejskich szlaków rowerowych nastąpiło w maju 2005 r. poprzez organizację promocyjnego, nagłośnionego medialnie, rajdu rowerowego z Łodzi do Berlina. Należy tu wspomnieć, że województwo wielkopolskie dzięki pracy Andrzeja Kaleniewicza od 2003 r. wprowadzało na swoim obszarze system dalekobieżnych szlaków rowerowych, tzw. Transwielkopolskie Trasy Rowerowe, których oznakowanie poznali uczestnicy rajdu do Berlina. Przebieg łódzkich szlaków był tak projektowany, by w dogodny sposób dla turystów łączyły się one bądź uzupełniały w strefach granicznych obu województw.



Fotografia 2. Zakończenie na Jarmarku Wojewódzkim w Łodzi rajdu promocyjnego na trasie ze Lwowa do Łodzi w 2005 r.

Kolejny rajd promocyjny odbył się w sierpniu 2005 r. na trasie ze Lwowa do Łodzi, który zakończenie miał na Jarmarku Wojewódzkim (fot. 2). Miał on na celu pokazanie możliwości tworzenia trasy rowerowej Lwów – Berlin po znakowanym dalekobieżnym szlaku rowerowym. Idea takich tras polega na umożliwieniu poruszania się asfaltowymi drogami o małym ruchu samochodowym miłośnikom dalekich wypraw, wiozących ze sobą sakwy z bagażem. Trasy powinny być tak wytyczone, by były w pobliżu atrakcje turystyczne i miejsca noclegowe. W efekcie z budżetu województwa sfinansowano w latach 2009–2010 oznakowanie Łódzkiej Magistrali Rowerowej N-S (200 km) i W-E (173 km).



Fotografia 3. Tablica informacyjna na temat regionalnego Szlaku „Gorące Źródła” zlokalizowana na Polesiu w Łodzi

W latach 2005–2006 oznakowano pierwszy ze szlaków regionalnych – „Gorące Źródła” (195 km) – sfinansowanego z funduszy samorządów gmin, przez które szlak przebiega. Konserwacja szlaku z doposażeniem w tabliczki metalowe miała

miejsce w 2010 r. Na Polesiu w Łodzi stanęła też tablica informacyjna (fot. 3). W roku 2008 r. rozpoczęto przygotowania do oznakowania Szlaku „W Centrum Polski” (wcześniejsza nazwa „W Krainie Diabła Boruty” kolidowała ze znajdującym się na szlaku sanktuarium św. Faustyny). Oznakowanie szlaku (311 km) sfinansowano z budżetów samorządów oraz województwa. Jego otwarcie nastąpiło w lipcu 2010 r.



Fotografia 4. Rajd promujący województwo łódzkie i turystykę rowerową po dwóch regionach partnerskich – województwie łódzkim i południowomorawskim w Czechach w maju 2005 r.

Rajdem promującym województwo łódzkie i turystykę rowerową był przejazd łączący dwa regiony partnerskie – województwa łódzkie i południowomorawskie w Czechach. Impreza odbyła się w maju 2005 r. (fot. 4) i zainicjowała pomysł włączenia regionu łódzkiego do Europejskiego Szlaku Bursztynowego. Pomysł przejęło Stowarzyszenie Polski Szlak Bursztynowy z siedzibą w Wieluniu, które rozpowszechniając wiedzę o licznych archeologicznych odkryciach importów rzymskich wzdłuż Warty i Bzury zasugerowało, że główna nić starożytnego szlaku bursztynowego mogła prowadzić przez Łódzkie. Promocję idei członkowie stowarzyszenia zrealizowali poprzez organizację corocznego (sierpień) Święta Bursztynu oraz rajdy rowerowe: Mikulov (Morawy) – Opole – Łęczyca/Tum (2007 r.), Pałaga (Litwa) – Sambia – Kaliningrad – Gdańsk – Toruń – Kruszwica – Uniejów – Wieluń (2008 r., fot. 5), Wilno – Kurpie – Łowicz – Uniejów – Wieluń (2009 r.).



Fotografia 5. Rajd rowerowy w 2008 r. na trasie z Pałaga (Litwa), przez Sambie, Kaliningrad, Gdańsk, Toruń, Kruszwica, Uniejów, Wieluń

W efekcie tych działań opracowano trasę i oznakowano przez Łódzkie: Nadwarciański Szlak Bursztynowy (141 km) i Nadburzański Szlak Bursztynowy (123 km). Zostały one oznakowane w 2007 i 2008 r., a uroczyste otwarcie nastąpiło podczas Europejskiego Święta Bursztynu w Konopnicy w 2009 r. (fot. 6).

Obchody 600. rocznicy Bitwy Grunwaldzkiej doprowadziły do utworzenia szlaku turystycznego po trasie, jaką szły wojska polskie króla Jagiełły z Krakowa na Grunwald, a ich przemarsz dzień po dniu opisał Jan Długosz w „Rocznikach” (*Najdawniejszy opis szlaku rowerowego!*). Na wojewódzkie obchody rocznicy w czerwcu 2010 r., przy pomocy lokalnych grup działania, z funduszy województwa i środków unijnych, powstał „Szlak Grunwaldzki”, liczący w Łódzkiem 180 km.

W 2011 r. oznakowano kolejny wojewódzki szlak rowerowy, pierwotnie zwany „Skarby Ziemi Sieradzkiej” (397 km). Jego przebieg w stosunku do planowanego w 2003 r. został mocno skorygowany, spowodowała to budowa dróg S8 i S14 oraz konieczność włączenia już istniejących szlaków lokalnych: Szlak Braci Czeskich i W Centrum Polski – Ziemia Znana i Nieznana. W rezultacie jeden regionalny Szlak z Ziemi Sieradzkiej (318 km) składa się z czterech części nazwanych: Imienia św. Maksymiliana Kolbego (62 km), Skarby Ziemi Sieradzkiej (192 km), Osady Braci Czeskich (80 km) i Węgla Brunatnego (64 km). Ponadto powstałe w latach 2008–2010 lokalne szlaki rowerowe w powiatach wieruszowskim, wieluńskim i paje-

czańskim, w wystarczającym stopniu zagospodarowały południowo-zachodnią część województwa łódzkiego.



Fotografia 6. Europejskie Święto Bursztynu w Konopnicy w 2009 r.¹

W 2011 r. samorząd łowicki korzystając z unijnych dotacji sfinansował oznakowanie dwóch lokalnych Szlaków: Dwory i Kościoły (123 km) oraz Szable i Bagnety (120 km). Połączenie tych szlaków łącznikowymi za Szlakiem Ziemi Rawskiej oraz W Centrum Polski tworzy kolejny regionalny szlak rowerowy, który przebiega podobnie jak zaplanowany w 2003 r. Szlak „Tajemnice Księstwa Łowickiego”.

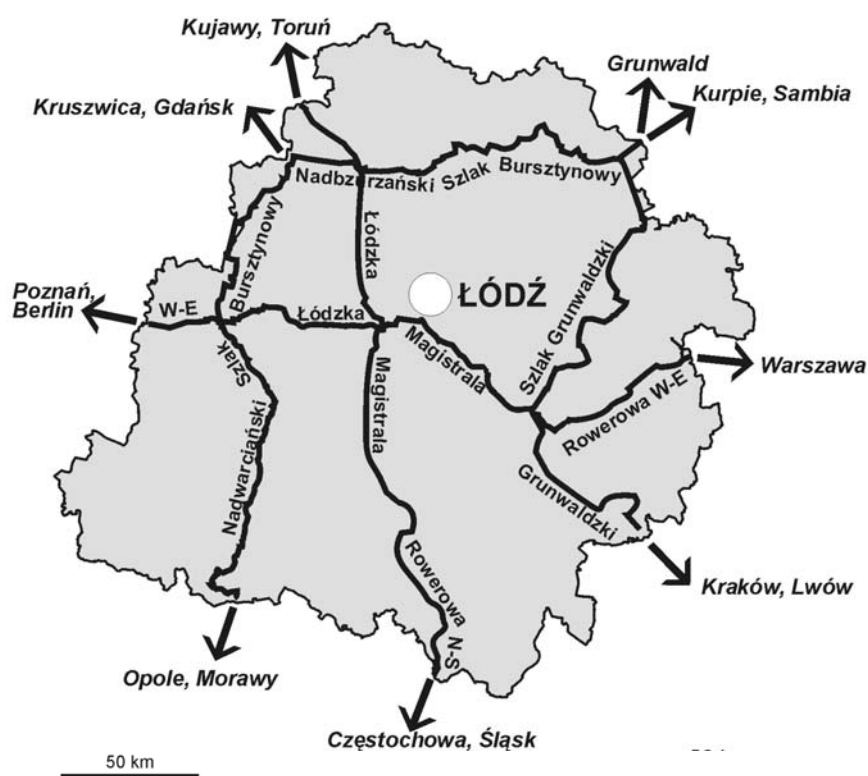
W 2012 r. z inicjatywy Lokalnej Grupy Działania „Kraina Rawki” oznakowano z wykorzystaniem funduszy unijnych Szlak „Rawska Ósemka”, który został połączony z Łodzią, przy wsparciu finansowym samorządu województwa. Tak powstał kolejny regionalny Szlak Ziemi Rawskiej, zbliżony w przebiegu do planowanego

¹ Zamieszczone w tekście fotografie pochodzą ze zbiorów autora.

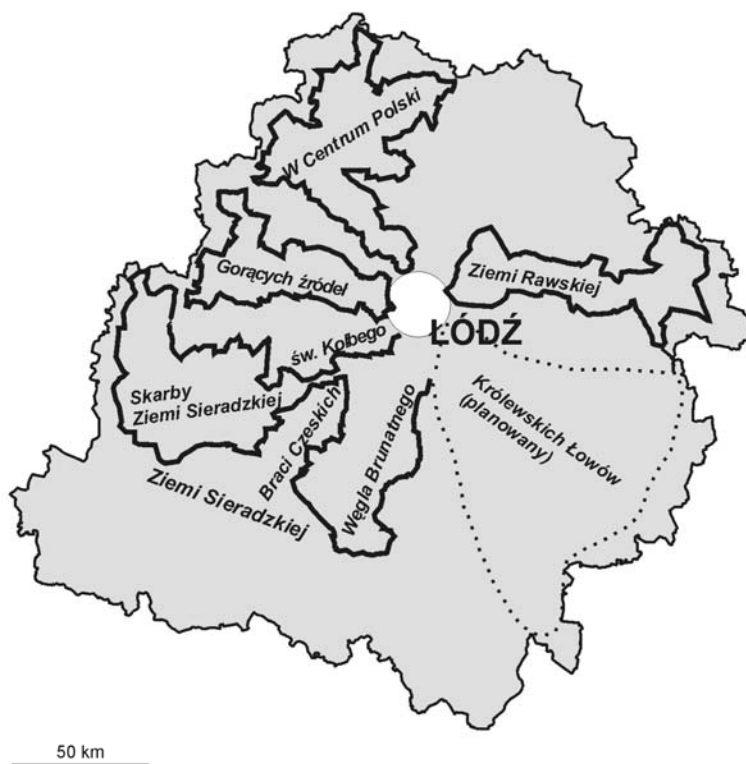
w 2003 r. – Z Reymontem w Tle. Otwarcie szlaku odbyło się 1 września 2012 r. w Rawie Mazowieckiej.

W planach na przyszły rok jest oznakowanie ostatniego z regionalnych szlaków rowerowych – Szlaku Królewskich Łowów”, który zagospodaruje południowo-wschodnią część województwa łódzkiego.

Tak utworzony system szlaków rowerowych regionu łódzkiego ma następujący układ. Szkielet tworzą szlaki dalekobieżne (łącznie 817 km): ŁMR N-S i W-E (373 km), krzyżujące się pod Łodzią; dwie trasy bursztynowe od zachodu i północy województwa (264 km); Szlak Grunwaldzki (180 km), biegnący południkowo po wschodniej części województwa (rys. 2). Od Łodzi (nie od centrum!, tylko z obszarów peryferyjnych, a zarazem atrakcyjnych turystycznie: Łagiewniki, Polesie, Ruda, Nowosolna) prowadzą cztery niebieskie szlaki regionalne (łącznie liczą 1213 km): Gorących Źródeł, W Centrum Polski, Ziemi Rawskiej i Ziemi Sieradzkiej (rys. 3).



Rysunek 2. Dalekobieżne szlaki rowerowe Łódzkiego



Rysunek 3. Regionalne szlaki rowerowe łódzkiego

System wojewódzki uzupełniają szlaki powiatowe i lokalne (2809 km, rys. 4):

- powiat łódzki wschodni (496 km): „Muzeum w przestrzeni – wielokulturowe korzenie regionu łódzkiego”: Szlak Pamięci (133 km), Szlak Wytchnienia (113 km), Szlak Zadumy (102 km), Szlak Łaknienia (71 km) oraz Szlaki Okolic Brzeziny (21 km) i Szlak Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich (76 km);
- powiat łowicki (256 km): Szlak „Dwory i Kościoły” (123 km), Szlak „Szable i Bagnety” (119 km), Szlak Księstwa Łowickiego (14 km);
- powiat kutnowski (122 km): trzy szlaki lokalne;
- powiat zgierski (53 km): Szlakiem Bojowym Kresowej Brygady (20 km) i dwa szlaki agroturystyczne (33 km);
- powiat wieluński (342 km): sześć szlaków oraz cztery w Załęczańskim Parku Krajobrazowym;

- powiat wieruszowski (329 km): Szlak Przez Powiat Wieruszowski (133 km), 24 krótkie szlaki lokalne (łącznie 196 km);
- powiat pajęczański (152 km): cztery szlaki tematyczne oraz jeden w Załęczańskim Parku Krajobrazowym;
- powiat sieradzki (145 km): Szlak „Sieradzka eSka” (113 km) wraz z trzema łącznikami;
- powiat poddębicki (142 km): Szlak Po Ziemi Poddębickiej (116 km), Szlak Po Ziemi Uniejowskiej (26 km);
- powiat bełchatowski (72 km): Szlak Polskich Umocnień Bojowych z 1939 r.;
- Nadpiliczne Parki Krajobrazowe (277 km): dziewięć szlaków tematycznych i dwa łączniki;
- Bolimowski Park Krajobrazowy (423 km): 13 szlaków.

Obecnie w regionie istnieje ok. 100 szlaków rowerowych o łącznej długości 4839 km.



Rysunek 4. Powiatowe i lokalne szlaki rowerowe na tle szlaków dalekobieżnych i regionalnych



Fotografia 7. Przykłady publikacji z 2010 r. promujących szlaki rowerowe w Łódzkiem

W celu poinformowania o systemie oraz wsparcia merytorycznego PTTK i lokalnych grup działania w marcu 2011 r. dla 32 osób Urząd Marszałkowski zorganizował szkolenie znaczy szlaków turystycznych nizinnych.

Oznakowanie tras, rajdy promocyjne i coroczne dotacje do imprez rowerowych na szlakach województwa uzupełnia ich promocja. W 2010 r. zostały opublikowane (fot. 7): w 10,5 tys. egzemplarzy *Atlas. Szlaki rowerowe województwa łódzkiego*, folder *Szlak Bursztynowy* w nakładzie 15 tys. (trzy wersje językowe) oraz

50 tys. (cztery wersje językowe) tematycznych ulotek o szlakach regionalnych (*Łódzka magistrala rowerowa, Szlak Grunwaldzki, Szlak Gorących Źródeł i Szlak rowerowy: W Centrum Polski*). Na szlaki rowerowe regionu łódzkiego zapraszano na kilkunastu imprezach wystawienniczych i targowych w Polsce i za granicą.

Co jeszcze trzeba zrobić? Przede wszystkim doposażyć oznakowane szlaki w drogowaskazy, tablice informacyjne, wiaty i parkingi dla rowerów. Zaktualizować atlas szlaków rowerowych. Znaleźć możliwość jeszcze lepszej informacji na portalach internetowych województwa. Zaś problemy są takie, jak w wielu miejscach Polski: wciąż niewystarczająca liczba ścieżek rowerowych w miastach i przy ruchliwych drogach strefy podmiejskiej oraz lokalne tworzenie nowych szlaków turystycznych przez osoby niedoświadczone, co wprowadza chaos informacyjny.

BICYCLE TOURIST ROUTES NETWORK IN LODZ REGION

Abstract

The network of designated bicycle tourist routes it's a structure of three kinds of bicycle lines. The skeleton is created of long-distance routes (picture 2), which are used to move from different sides of Poland and Europe. These are: The main line of the bicycle track in the City of Lodz N-S (200 km) and W-E (173 km), Amber Route (264 km) and Grunwald Route (180 km). The blue-coloured regional routes formed loops and leads from Lodz to particular sub-regions of the region (picture 3), which enables spending a few days of bicycle sightseeing trip. These routes are composed of: "In the Centre of Poland Route" (311 km), "The Land of Rawa Route" (389 km), "The Land of Sieradz Route" (318 km) and "The Hot Springs Route" (195 km). The whole system is complemented by 90 local routes in landscape parks, county parks and community parks. The total length come to 2809 km (picture 4). As a result we have about 100 signed bicycle routes of 4839 km in Lodz Region at the moment.

Marta PABICH-MAKOSKA
Biuro Planowania Przestrzennego
Województwa Łódzkiego w Łodzi

SZLAK BURSZTYNOWY W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM JAKO PRZYKŁAD SZLAKU ROWEROWEGO

Wprowadzenie

Przestrzeń turystyczna w województwie łódzkim związana jest przede wszystkim z dolinami rzek Pilicy i Warty, parkami krajobrazowymi oraz strefą podmiejską Łodzi. Są to obszary rozwoju turystyki aktywnej, w tym: rowerowej, wodnej i konnej. Współcześnie duży potencjał rozwojowy w regionie łódzkim wykazuje turystyka rowerowa, gdyż w latach 2007–2011 samorząd województwa łódzkiego podjął działania mające na celu uporządkowanie systemu szlaków rowerowych, w tym oznakowano długodystansowe szlaki rowerowe o zasięgu ponadregionalnym: Łódzką Magistralę Rowerową, Szlak Grunwaldzki oraz Szlak Bursztynowy. Ten ostatni nawiązujący do historycznego Szlaku Bursztynowego, który w czasach Cesarstwa Rzymskiego funkcjonował w dolinie Warty i Proсны, integruje turystykę kulturową z turystyką aktywną.

Idea Szlaku Bursztynowego w województwie łódzkim

Idea wyznaczenia szlaku turystycznego w oparciu o historyczny Szlak Bursztynowy narodziła się w 2006 r. za sprawą Stowarzyszenia Polski Szlak Bursztynowy w Wieluniu. W 2007 r. powiat wieluński oraz Stowarzyszenie Polski Szlak Bursztynowy rozpoczęły prace nad stworzeniem projektu „Wzmocnienie roli Szlaku Bursztynowego i innych szlaków tematycznych w zintegrowanym produkcie turystycznym województwa łódzkiego”. Okazał się on na tyle konkurencyjny, że

w 2009 r. otrzymał dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013. Projekt o ogólnej wartości 56 936 156,84 PLN otrzymał dofinansowanie na poziomie 42 702 119,54 PLN. Jednym z głównych celów projektu był „wzrost znaczenia turystyki jako czynnika stymulującego rozwój społeczno-gospodarczy województwa łódzkiego” (*Biuletyn... 2007, Gara, Jonas, Pabich, Prasol 2010*). Projekt miał charakter zintegrowany, gdyż był realizowany z trzech osi priorytetowych¹ i poza inwestycjami turystycznymi, obejmował działania z zakresu infrastruktury drogowej i ochrony dziedzictwa kulturowego. Niewątpliwym jego atutem był również fakt realizacji w ramach partnerstwa publiczno-społecznego, gdyż projekt angażował podmioty samorządowe (powiat wieluński i 10 gmin z jego obszaru), Lasy Państwowe, NGO oraz Archidiecezję Częstochowską (Gara, Jonas, Pabich, Prasol 2010).

Szlak Bursztynowy w województwie łódzkim w ujęciu historycznym

Bursztyn od czasów prehistorycznych był cennym przedmiotem wymiany. Nazywano go złotem północy, złotem słowiańskim lub złotem Bałtyku. Wszelkierne wykorzystywano w lecznictwie, zdobnictwie i magii. Interesowali się nim starożytni pisarze i uczeni (m.in. Homer, Sofokles, Platon, Pliniusz Starszy) (patrz: Abramek brw.). Bursztyn był przedmiotem wymiany handlowej już u schyłku neolitu (Kosmowska-Ceranowicz 2008, s. 5–6), jednak właściwy historyczny Szlak Bursztynowy należy utożsamiać ze starożytną drogą handlową wykorzystywaną początkowo przez plemiona Celtów, a następnie Rzymian. Od I do III w. n.e. szlak był symbolem rozwijającej się potęgi i wpływów Cesarstwa Rzymskiego. Główny Szlak Bursztynowy, którym kupcy rzymscy podążali po bursztyn, łączył basen Morza Śródziemnego z wybrzeżami Bałtyku (Tyszler 2008). Ten historyczny szlak odgrywał decydującą rolę w kontaktach handlowych i decydował o rozwoju położonych przy nim miejscowości. Pośrednio, dzięki niemu, Rzymianie mogli wpływać na wewnętrzną politykę ludów północnoeuropejskich (Abramek 2000).

Szlak Bursztynowy, podobnie jak inne historyczne trasy handlowe, przebiegał naturalnymi „korytarzami” – dolinami rzek. Na ziemiach polskich znany jest już od ponad 10 tys. lat. Świadczą o tym odkrycia archeologiczne (paciorki, amulety i inne ozdoby z bursztynu) znalezione w nadmorskich osadach na wybrzeżu

¹ I oś – Infrastruktura transportowa, III oś – Gospodarka, innowacyjność, przedsiębiorczość, V oś – Infrastruktura społeczna.

Bałtyku. Również w centralnej Polsce, w międzyrzeczu Prozny i Warty, odkryto zabytki wykonane z bursztynu datowane na wczesną epokę brązu (1500–1200 lat p.n.e.).

Dotychczasowe odkrycia archeologiczne potwierdzają przebieg szlaku handlowego przez obszar województwa łódzkiego w międzyrzeczu Prozny i Warty. W pierwszych wiekach n.e. dolina Warty charakteryzowała się dużą gęstością osadnictwa, a ludność tam mieszkająca wykazywała zaawansowany poziom rozwoju społeczno-gospodarczego. Lokalne osady miały dogodne warunki do prowadzenia wymiany handlowej z prowincjami rzymskimi znad Dunaju. Wzrastał zatem status majątkowy lokalnych wodzów, o czym świadczą bogato wyposażone groby miejscowych przywódców (np. w Przywozie, Gledzianówku). Najlepszym dowodem na przebieg Szlaku Bursztynowego są stanowiska archeologiczne datowane na okres wpływów rzymskich i reprezentujące kulturę przeworską, których koncentracja występuje w dolinach Warty, Prozny i Bzury (*Koncepcja...* 2008, Abramek brw.).

Szlak Bursztynowy jako trasa turystyczna w Europie

Szlak Bursztynowy jest typowym przykładem trasy o charakterze Europejskiego Szlaku Kulturowego. Za Europejski Szlak Kulturowy może zostać uznana trasa przebiegająca przez więcej niż jeden kraj, bądź region, łącząca obiekty i miejsca mające znaczenie dla kultury europejskiej, które stanowią prezentację konkretnej tematyki (Orzechowska-Kowalska 2003). Może ona dotyczyć zarówno wydarzeń historycznych, wybitnych postaci, zabytków, jak i krajobrazów. Powoływanie szlaków sprzyja ochronie dziedzictwa kulturowego i stwarza warunki do rozwoju turystyki kulturowej. Szlak Bursztynowy, choć jeszcze oficjalnie nie otrzymał statusu Europejskiego Szlaku Kulturowego, spełnia wszystkie podstawowe kryteria.

Na obszarze Europy Szlaki Bursztynowe są obecnie wyznaczone w formie tras samochodowych: Europejskiego Szlaku Bursztynowego, Pomorskiego Szlaku Bursztynowego, oraz szlaków rowerowych: Bursztynowego Szlaku „Greenways”, Jantarowego Szlaku, Bursztynowego Szlaku Rowerowego (odcinek wielkopolski), Szlaku Bursztynowego (Nadwarciańskiego i Nadburzańskiego) (tab. 1, rys. 1).

Tabela 1. Główne cechy Szlaków Bursztynowych w Europie

Nazwa polska/ oryginalna	Zasięg terytorialny	Relacja	Ważniejsze miejsowości na szlaku	Rodzaj szlaku	Oznakowa nie
Europejski Szlak Bursztynowy (Droga Bursztynowa)	Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Czechy, Słowacja, Austria, Węgry, Słowenia, Włochy	Wenecja – Sankt Petersburg	ok. 100 (w tym 9 z Polski) m.in. Wenecja, Akwilea, Celje, Ptuj, Szombathely, Sopron, Bratysława, Brno, Olomuc, Gdańsk, Kaliningrad, Jantarny, Nida, Palanga, Sankt Petersburg	samo- chodowy	częściowe
Bursztynowy Szlak Greenways ^a /The Amber Trail Green- ways	Węgry, Słowacja, Polska,	Buda- pešt – Gdańsk	Budapeszt, Szentendre, Vac, Nagymaros, Podbiel, Kvacany, Zubrzyca Górna, Lanckorona, Kraków, Sandomierz, Kazimierz Dolny, Warszawa, Gdańsk	rowe- rowy	częściowe
Jantarowy Szlak (Jantarowa Stezka)	Austria, Czechy, Polska	Wiedeń – Kraków	Stockerau, Mikulov, Brno, Blanko, Olomouc (odcinek wspólny z Europejskim Szlakiem Bursztynowym), Novy Sicin, Cesky Tesin, Oświęcim, Kraków	rowe- rowy	częściowe
Pomorski Szlak Bursztynowy	Polska	Malbork – Słupsk	Malbork, Stegna, Pruszcz Gdański, Gdańsk, Gdynia, Słupsk	samo- chodowy	całościowe
Bursztynowy Szlak Rowerowy (odcinek wielkopolski)	Polska	Syców – Radzimia	Syców, Ostrzeszów, Mikstat, Kalisz	rowe- rowy	całościowe
Szlak Bursztynowy (Nadwarciański, Nadbuzurzański)	Polska	Parzymiechy – Humin k. Bolimowa	Przywóz, Konopnica, Sieradz, Warta, Uniejów, Łęczycza, Łowicz	rowe- rowy samo- chodowy	całościowe w trakcie znakowa- nia (zakoń- czenie w powiecie wieluńskim IX. 2012 r.)

^a „Greenways” – program wspierający oraz wzmacniający działalność lokalnych społeczności na rzecz zrównoważonego rozwoju; więcej na: www.greenways.pl.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Koncepcja...* (2008), A. M. Rohrscheidt (2010), www.amber-route.eu



Rysunek 1. Przebieg Szlaku Bursztynowego w Europie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi oraz opracowania: R. Leśniak-Kordzińska, Pabich (2008), A.M. Rohrscheidt (2010), *Szlak...* 2010), www.amber-reute.eu, www.greenways.pl

Szlak Bursztynowy jako szlak turystyczny w województwie łódzkim

Szlak Bursztynowy w województwie łódzkim został w 2009 r. oznakowany jako szlak rowerowy na długości 250 km, od Parzymiech (położonych w województwie opolskim, przy granicy z województwem łódzkim) do północno-zachodniej granicy województwa łódzkiego w pobliżu Humina k. Bolimowa. Podzielono go na dwa odcinki związane z dolinami rzek: Nadwarciański i Nadburzański. Szlak Bursztynowy oznakowano w taki sposób, aby w jak największym stopniu zaadaptował istniejące już szlaki rowerowe lokalne i regionalne, łącząc je w spójny system (fot. 1). Do wspomnianych odcinków szlaku wojewódzkiego w 2012 r. rozpoczęto na terenie powiatu wieluńskiego „doznakowanie” rowerowego Szlaku Bursztynowego łącznikowego z Wieruszowem, który połączy odcinek Nadwarciański z doliną Proсны (rys. 2).



Fotografia 1. Oznakowanie Nadwarciańskiego i Nadburzańskiego Szlaku Bursztynowego (znaki żółte)
Fot. A. Makoski

Nadburzański i Nadwarciański Szlak Bursztynowy ma w dalszej perspektywie zostać rozbudowany tak by włączyć się w system europejskich szlaków bursztynowych. W regionie łódzkim planowane są również szlak rowerowy doliną Proсны (41 km) oraz trasa samochodowa (357 km), której niewielki odcinek w 2012 r. zostanie oznakowany, ale wyłącznie na terenie powiatu wieluńskiego (*Europejskie... 2008*).

Ponadto szlak rowerowy będzie wybiegał poza granice województwa łódzkiego w kierunku:

- północnym dwiema trasami: przez Kujawy, Pomorze, Żuławy, Warmię, Sambię (Rosja – obwód kaliningradzki), Żmudź (Litwa) lub Mazowsze, Mazury, Kaliningrad do Pałagi (Litwa);
- południowym: przez Opolszczyznę, tak by połączyć go z oznakowanym szlakiem na Morawach (Czechy) (*Szlak...* 2010).

Oznakowany w województwie łódzkim Szlak Bursztynowy adresowany jest przede wszystkim do turystów rowerowych. Jednak na pewnych odcinkach istnieje możliwość przebycia go kajakiem (ok. 73 km od Działoszyna do Burzenina – szlakiem kajakowym Warty) oraz konno fragmentami łódzkiego Szlaku Konnego przebiegającymi w dolinach Warty i Bzury.

Możliwość wykorzystania innych rodzajów szlaków turystycznych oraz uzupełnienie szlaku rowerowego o trasę samochodową wskazuje, w jaki sposób – mając za punkt wyjścia turystykę rowerową – można wzbogacić kształtujący się produkt turystyczny Szlak Bursztynowy w inne formy turystyki.









Walory turystyczne Szlaku Bursztynowego w województwie łódzkim²

Szlak Bursztynowy jako szlak turystyczny jest o tyle specyficzny, że podstawą jego wyznaczenia są miejsca związane z historycznym szlakiem handlowym. Przetwały one w formie stanowisk archeologicznych. Choć nie wszystkie są czytelne w krajobrazie, to jednak znalezione w nich podczas wykopalisk zabytki archeologiczne zdecydowały, że można je uznać za miejsca decydujące o tożsamości szlaku (rys. 2). Na Szlaku Bursztynowym w województwie łódzkim można wskazać 11 takich miejscowości wyróżnionych, dlatego że znajdują się w nich stanowiska archeologiczne świadczące o:

- wpływach rzymskich (Przywóz, Walków – Kurnica, Strobin, Niechmirów, Siemiechów, Witaszewice, Gledzianówek, Kuźnica Skakawska) (fot. 2);
- wysokim rozwoju osadnictwa we wczesnym średniowieczu (Konopnica, Tum) (fot. 3).

² Walory turystyczne przeanalizowano w kontekście zarówno istniejącego rowerowego Szlaku Bursztynowego, jak i tras planowanych do oznakowania.



-  SZLAK BURSZTYNOWY:
NADWARCIAŃSKI, NADBZURZAŃSKI
(ROWEROWY)
-  PROJEKTOWANY SZLAK
BURSZTYNOWY - ŁĄCZNIKI
(ROWEROWY)
-  PROJEKTOWANY
SZLAK BURSZTYNOWY
(TRASA SAMOCHODOWA)
-  WYBRANE MIEJSCOWOŚCI
DECYDUJĄCE O PRZEBIEGU SZLAKU
(KURHANY, GRODZISKA)
-  CENTRUM PROMOCJI SZLAKU
BURSZTYNOWEGO
W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM
-  GRODZISKA WPISANE
DO REJESTRU WKZ
-  GRANICE WOJEWÓDZTWA
-  GRANICE POWIATÓW

Rysunek 2. Miejscowości decydujące o tożsamości Szlaku Bursztynowego w województwie łódzkim i grodziska wpisane do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

Źródło: opracowanie własne na podstawie: R. Leśniak-Kordzińska, M. Pabich (2008) oraz *Koncepcja... 2008*, z wykorzystaniem bazy danych Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi; szlaki uaktualnione wg stanu na 2012 r.



Fotografia 2. Przywóz – kurhan książeący
Fot. M. Pabich-Makoska



Fotografia 3. Konopnica – grodzisko
Fot. M. Pabich-Makoska

Najważniejszymi atrakcjami archeologicznymi szlaku są:

- kurhany książeące w Przywozie (II w. n.e.) i Łęgu Piekarskim (I, II w. n.e.)³,
- grodziska w Konopnicy, Tumie i Kuźnicy Skakawskiej⁴.

Ponadto na przebiegu szlaku znalazło się 13 grodzisk objętych ochroną konserwatorską, które świadczyć mogą o intensywnych procesach osadniczych zachodzących w dolinie Prosny i Warty (rys. 2).

Poza miejscami bezpośrednio nawiązującymi do archeologii Szlak Bursztynowy prezentuje również inne walory kulturowe, materialne i niematerialne, dając przez to możliwość poznania historii regionu łódzkiego. Wśród elementów materialnego dziedzictwa kulturowego znalazło się około 281 obiektów zabytkowych wpisanych do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Spośród nich ponad 40 można uznać za szczególnie cenne o znaczeniu ponadregionalnym⁵, w tym:

- obiekty sakralne, m.in. drewniane kościoły typu wieluńskiego, np. w Grębieniu (fot. 4) i Łaszewie, kościoły romańskie w Strońsku (fot. 5), Tumie, Rudzie, kościoły gotyckie w Warcie, Uniejowie, Łęczycy, Sieradzu, Łowiczu, zespoły klasztorne w Łęczycy, Sieradzu, Warcie, Wieluniu;
- zamki i fortyfikacje w Bolesławcu, Łęczycy, Uniejowie, Wieluniu (fot. 6);
- założenia dworskie w Ożarowie i Rychłocicach;
- założenia pałacowo-parkowe w Nieborowie i Walewicach oraz parkowe w Arkadii;

³ Kurhan w Łęgu Piekarskim znajduje się w województwie wielkopolskim.

⁴ Wyodrębnienie największych atrakcji archeologicznych zostało dokonane na podstawie: B. Abramek (2008), *Koncepcja...* (2008).

⁵ Obiekty ponadregionalne wskazane na podstawie: *Wojewódzki program...* (2008).

- ratusze w Łęczycy i Łowiczu (fot. 7);
- zabytki techniki w Kocilewie, Maurzycach, Zawadzie (rys. 3)⁶.



Fotografia 4. Grębień – kościół pw. św. Trójcy
Fot. A. Makoski



Fotografia 5. Strońsko – kościół pw. św. Urszuli
Fot. M. Pabich-Makoska



Fotografia 6. Wieluń – fragment murów miejskich
Fot. M. Pabich-Makoska

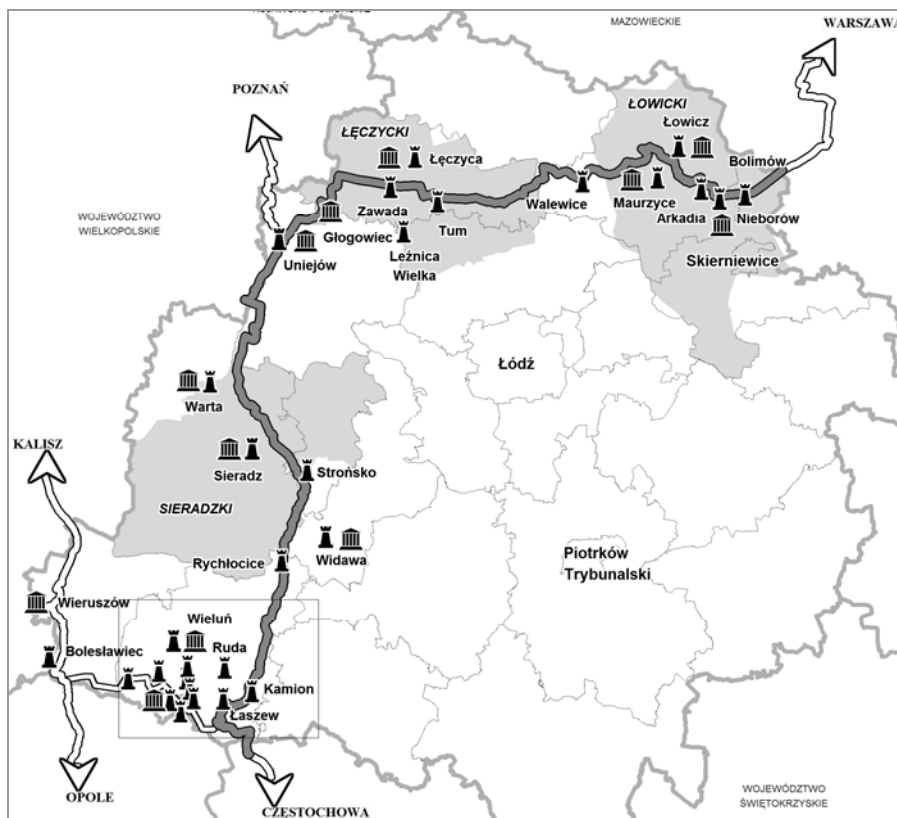


Fotografia 7. Łowicz – ratusz
Fot. M. Pabich-Makoska

Atrakcyjność szlaku, poza zabytkami, kształtują także:

- miasta historyczne, w których zachowały się czytelne układy przestrzenne w Wieluniu, Burzeninie, Widawie, Sieradzu, Warcie, Uniejowie, Łęczycy, Piątku, Łowiczu i Wieruszowie;
- sanktuarium św. Faustyny w Świniach Warckich;
- muzea w Wieluniu, Sieradzu, Warcie, Głogowcu, Łęczycy, Łowiczu, Nieborowie, Wieruszowie, Ożarowie;

⁶ Opracowanie na podstawie: *Koncepcja...* (2008), J. Mokras-Grabowska, P. Rzeńca (2007).



-  SZLAK BURSZTYNOWY: NADWARCIAŃSKI, NADBZURZAŃSKI (ROWEROWY)
-  PROJEKTOWANY SZLAK BURSZTYNOWY - ŁĄCZNIKI (ROWEROWY)
-  PODREGIONY ETNOGRAFICZNE
-  MIEJSCOWOŚCI Z CENNYMI ZABYTKAMI WPISANYMI DO REJESTRU WKZ
-  MUZEA, SKANSENY
-  GRANICE WOJEWÓDZTWA
-  GRANICE POWIATÓW



Rysunek 3. Wybrane walory kulturowe Szlaku Bursztynowego w województwie łódzkim
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Koncepcja...* (2008), z wykorzystaniem bazy danych Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, szlaki uaktualnione wg stanu na 2012 r.

- skanseny w Sieradzu, Maurzycach i Łowiczu;
- bunkry z czasów drugiej wojny światowej w dolinie Warty;
- regiony etnograficzne, w tym szczególnie interesujący łowicki, oraz aktywnie działający twórcy ludowi, m.in. w Bolimowie, Łęczycy i Łowiczu (rys. 3).

Istotnymi walorami turystycznymi Szlaku Bursztynowego są również elementy przyrodnicze. Szlak przebiega dolinami Proсны, Warty i Bzury, przez obszar Jury Wieluńskiej i pradolinę warszawsko-berlińską, oraz trzy parki krajobrazowe (Załęczański, Międzyrzeczna Warty i Widawki, Bolimowski). Osobliwości przyrody koncentrują się również w rezerwach m.in. ornitologicznym „Jeziorsko”, a także na obszarach Natura 2000.

Wykorzystanie Szlaku Bursztynowego na potrzeby rozwoju lokalnego powiatu wieluńskiego – studium przypadku

Szlak Bursztynowy, choć został oznakowany na terenie całego województwa łódzkiego, to jedynie w powiecie wieluńskim mieszkańcy wykorzystują jego potencjał do budowania konkurencyjności obszaru. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w realizacji projektu „Wzmocnienie roli szlaku bursztynowego i innych szlaków tematycznych w zintegrowanym produkcie turystycznym województwa łódzkiego”. Korzyści z jego realizacji należy rozpatrywać w kilku aspektach:

- przestrzennym,
- społecznym,
- gospodarczym.

W **aspekcie przestrzennym** poprawie uległa zarówno infrastruktura drogowa, turystyczna, jak i obiekty zabytkowe. W zakresie dróg dokonano przebudowy około 43 km, ponadto oznakowano miejsca przecięcia szlaków rowerowych z drogami krajowymi. Rozbudowa infrastruktury turystycznej dotyczyła obiektów kubaturowych (np. budowa punktu IT w Osjakowie) oraz oznakowania blisko 380 km szlaków rowerowych (w tym łącznika Szlaku Bursztynowego) i pieszych, a także atrakcji turystycznych znakami drogowymi. Ważnym efektem projektu było wykonanie prac konserwatorskich w 25 obiektach zabytkowych, m.in. sakralnych obiektach drewnianych (w Białej, Wiktorowie, Popowicach, Kadłubie, Łyskorni, Naramicach, Łagiewnikach, Raczynie, Grębieniu, Skomlinie, Gaszynie, Wieluniu, Łaszewie, Kamionie), kościołach murowanych (w Wieluniu, Krzyworzece, Czarnożyłach, Mokrsku, Chotowie, Dąbrowie) (fot. 8, 9), murach obronnych, wieży ratuszowej i muzeum w Wieluniu oraz dworze w Ożarowie.



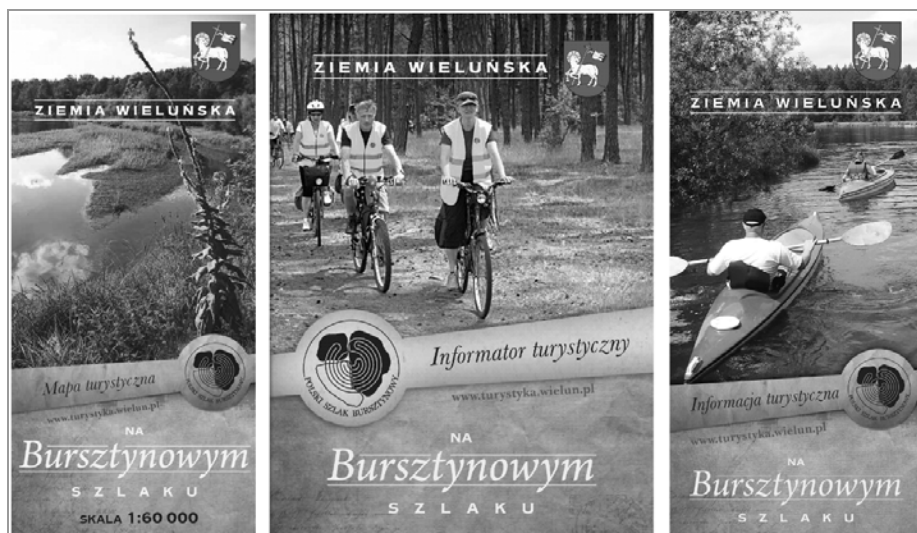
Fotografia 8. Wieluń – ratusz w 2007 r.
Fot. M. Pabich-Makoska



Fotografia 9. Wieluń – ratusz po renowacji, 2011 r.
Fot. A. Makoski

W aspekcie społecznym poprawiła się dostępność do e-informacji turystycznej i kulturalnej dzięki powstaniu Portalu Turystyki Aktywnej w Powiecie Wieluńskim (www.turystyka.wielun.pl), który udostępnia szczegółową bazę danych zarówno w formie treści, jak i interaktywnych map. Promocja regionu poprzez liczne wydawnictwa publikowane w jednolitej szacie graficznej (folder, mapę, informator turystyczny) (fot. 10), udział w targach i imprezach turystycznych krajowych oraz zagranicznych przyczyniły się do lepszej rozpoznawalności powiatu wieluńskiego wśród turystów. Świadczą o tym wyniki badań ruchu turystycznego prowadzone w województwie łódzkim w latach 2008–2011, w których atrakcje z obszaru powiatu wieluńskiego (tj. Wieluń, Ożarów, Załęcze Wielkie, Załęczański Park Krajobrazowy, rzeka Warta) są wskazywane przez respondentów jako miejsca najczęściej odwiedzane bądź planowane do odwiedzenia (Włodarczyk, red. 2012, 2011, Liszewski, red. 2010, Borkowski, red. 2009).

Do promocji regionu oraz integracji lokalnej społeczności przyczynia się również Europejskie Święto Bursztynu (fot. 11, 12). Jest to impreza kulturalna organizowana od 2006 r. raz do roku latem w Wieluniu i Konopnicy. W imprezie biorą udział grupy rekonstrukcyjne z Polski, w tym grupa wojów rzymskich z Ziemi Wieluńskiej, i z innych krajów Europy. Podczas święta powstają w Wieluniu słowiańskie i rzymskie wioski. Ukoronowaniem imprezy jest barwny korowód kupców



Fotografia 10. Materiały promocyjne dot. Szlaku Bursztynowego w powiecie wieluńskim



Fotografia 11. Europejskie Święto Bursztynu
Fot. M. Pabich-Makoska

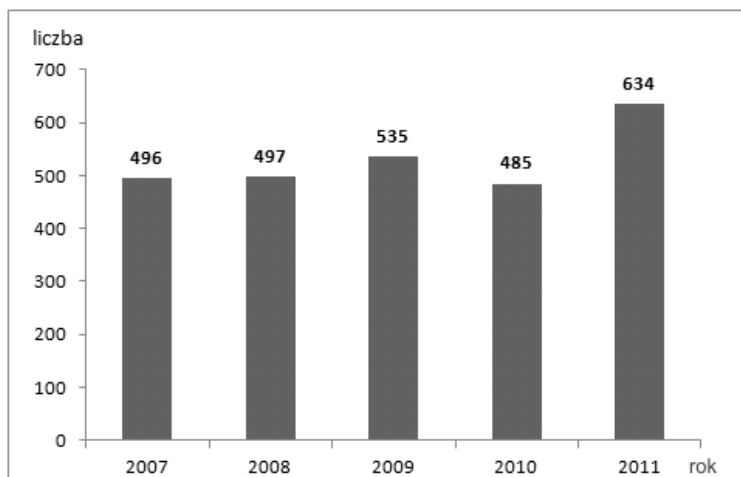


Fotografia 12. Europejskie Święto Bursztynu
Fot. M. Pabich-Makoska

i wędrowców Szlaku Bursztynowego przemierzający ulice Starego Miasta w Wieluniu. Inscenizacjom towarzyszą wystawy w Muzeum Ziemi Wieluńskiej, koncerty oraz warsztaty obróbki bursztynu. W Konopnicy mieszkańcy miejscowości na grodzisku wystawiają spektakl oparty na legendach średniowiecznego „Zamczyska”, na brzegu Warty odbywają się walki grup rekonstrukcyjnych oraz degustacje lokalnych produktów regionalnych (m.in. wędzonej ryby z Krzeczowa, ogórków kiszonych z Drobnic czy bursztynówki z Konopnicy). Europejskie Święto Bursztynu na stałe wpisało się w kalendarz imprez o znaczeniu ponadregionalnym województwa łódzkiego i sprzyja promocji oraz aktywizacji Szlaku Bursztynowego. Europejskie Święto Bursztynu nie jest jedyną imprezą promującą Szlak Bursztynowy, gdyż na terenie powiatu odbywają się również rajdy rowerowe, plenery malarskie itd.

W aspekcie gospodarczym w powiecie wieluńskim od 2007 r. obserwuje się systematyczny wzrost liczby całorocznych miejsc noclegowych w turystycznych obiektach zbiorowego zakwaterowania (rys. 4). Według danych GUS, w 2011 r. ich liczba wzrosła o 149 miejsc w porównaniu do roku poprzedniego.

Na terenie powiatu wieluńskiego rozwijają się także gospodarstwa agroturystyczne, których liczba od 2009 r. utrzymuje się na poziomie około 25.⁷ Systematycznie rozszerzają swoją ofertę, organizując m.in. spływy kajakowe czy naukę jazdy konnej.

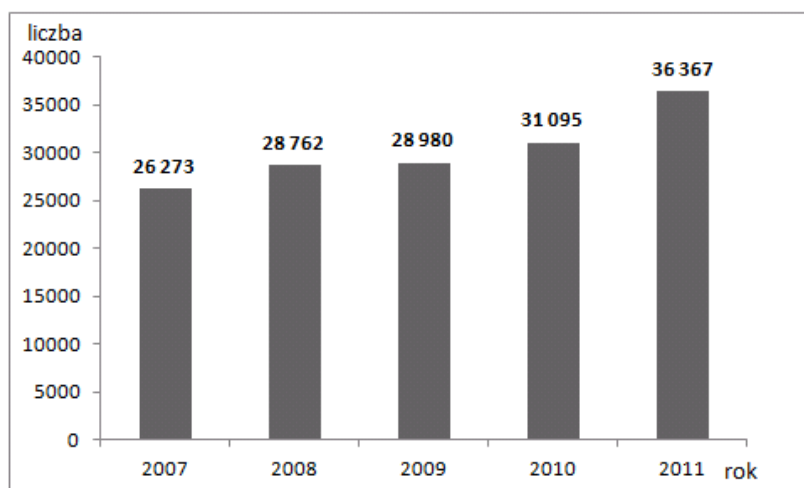


Rysunek 4. Liczba całorocznych miejsc noclegowych w latach 2007–2011 w powiecie wieluńskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

⁷ Badania własne w 2009 r., www.turystyka.wielun.pl (dostęp: 29.06.2012 r.).

W powiecie wieluńskim wzrósł popyt na usługi noclegowe (rys. 5). Liczba korzystających z noclegów ogółem zwiększyła się w 2011 r. o 5272 w porównaniu do 2010 r.



Rysunek 5. Korzystający z noclegów ogółem w latach 2007–2011 w powiecie wieluńskim
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Podsumowanie

Szlak Bursztynowy jest ważnym elementem przestrzeni turystycznej województwa łódzkiego. Biorąc pod uwagę perspektywę dalszego jego rozwoju można przypuszczać, że stanie się pierwszym oznakowanym ponadregionalnym kulturowym szlakiem rowerowym przebiegającym przez region Polski Środkowej. Jego znaczenie dla promocji walorów turystycznych województwa łódzkiego jest o tyle istotne, że szlak będzie stanowił element sieci Europejskich Szlaków Bursztynowych. Jednak jak dotychczas jedynie powiat wieluński wykorzystuje potencjał Szlaku Bursztynowego budując interesujący i konkurencyjny produkt turystyczny. Obserwując działania w wymiarze lokalnym na Ziemi Wieluńskiej pozostałe obszary położone na jego przebiegu powinny podjąć podobne inicjatywy. Tylko wówczas Szlak Bursztynowy ma szansę stać się wizerunkowym produktem turystycznym województwa łódzkiego.

Bibliografia

- Abramek B., brw., *Nadwarciański Szlak Bursztynowy*, mpis.
- Abramek B., 2000, *Stary nadwarciański szlak handlowy*, „Na Sieradzkich Szlakach”, 2 (58), s. 20–21.
- Abramek B., 2008, *Stary nadwarciański szlak handlowy*, [w:] *Nadwarciański Szlak Bursztynowy*, Łódź, s. 9–11.
- „Biuletyn Informacyjny ZPORR Województwa Łódzkiego”, 2007, Urząd Marszałkowski w Łodzi, nr 1 (14).
- Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych – Szlak Bursztynowy*, 2008, oprac. R. Leśniak-Kordzińska, M. Pabich i in., Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź, mpis.
- Europejskie Szlaki Kulturowe, mapa 1 : 275 000*, 2008, oprac. R. Leśniak-Kordzińska, M. Pabich, M. Siwik, D. Strzelcka-Wójcik, A. Lipińska, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź.
- Wojewódzki program opieki nad zabytkami w województwie łódzkim na lata 2008–2011*, 2008, oprac. A. Jaszczyńska i in., Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Urząd Marszałkowski w Łodzi, Łódź.
- Borkowski K., red., 2009, *Ruch turystyczny w województwie łódzkim w 2008 roku*, ROTWŁ, Kraków.
- Gara K., Jonas A., Pabich M., Prasol M., 2010, *Ziemia Wieluńska na Bursztynowym Szlaku – mapa turystyczna*, Starostwo Powiatowe w Wieluniu, Wieluń.
- Kosmowska-Ceranowicz B., 2008, *Szlak Bursztynowy sprzed 40 milionów lat*, [w:] *Nadwarciański Szlak Bursztynowy*, Łódź, s. 5–6.
- Leśniak-Kordzińska R., Pabich M., 2008, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Europejskich Szlaków Kulturowych w województwie łódzkim*, [w:] *Nadwarciański Szlak Bursztynowy*, Łódź.
- Liszewski S. (red.), 2010, *Ruch turystyczny w Łodzi i województwie łódzkim w 2009 roku*, ROTWŁ, IGMiT UŁ, Łódź.
- Mokras-Grabowska J., Rzeńca P., 2007, *Województwo łódzkie – przewodnik turystyczny*, Łódź.
- Orzechowska-Kowalska K., 2003, *Zasady tworzenia Europejskich Szlaków Kulturowych*, „Turyzm”, nr 13/2.
- Rohrscheidt A.M., 2010, *Regionalne szlaki tematyczne*, Proskenia, Kraków.
- Tyszler L., 2008, *Handel bursztynem a polityka rzymska*, [w:] *Od Akwilei po wybrzeża Bałtyku*, Wieluń, s. 5–13.
- Szlak Bursztynowy, 2010, Urząd Marszałkowski w Łodzi, Łódź.
- Włodarczyk B., red., 2012, *Ruch turystyczny w Łodzi i województwie łódzkim w 2011 roku*, ROTWŁ, IGMiT UŁ, Łódź.
- Włodarczyk B., red., 2011, *Ruch turystyczny w Łodzi i województwie łódzkim w 2010 roku*, ROTWŁ, IGMiT UŁ, Łódź.
- www.amber-route.eu.
- www.culture-routes.lu.
- www.greenways.pl.
- www.turystyka.wielun.pl.

AMBER ROUTE IN LODZ REGION AS AN EXAMPLE OF A BICYCLE TOURIST TRAIL

Abstract

Amber Route was ancient trading road first used by Celts, then later by Romans. From st to 3rd century A.D. the route was a symbol of increasing power of Roman Empire. This road played the crucial role for Roman merchants who looked for amber called "Gold of The North". The merchandise contacts decided about the prosperity of localities situated on the route, which connected Baltic and the Mediterranean Sea.

Archeological researches, carried out in Lodz Region, suggested that amber routes run along Warta River and Prosna River. In many archeological sites located in mentioned area numerous Romans imports has been found (e.g. amber beads) during researches. These discovers are evidence of the ancient trading road's existence in discussed region. The archeological sites like burials in Przywóz and Gledzianówek and strongholds in Konopnica, Tum and Kuźnica Skakawska are visible elements of the local landscape. Therefore these remains were inspiration for project of the restoring ancient Amber Road as a modern tourist trail. Therefore in 2009 Amber Route has been created as a bicycle tourist trail in Lodz Region. In this time the Wieluń District started implementing of the project "Strengthening the role of Amber Road and other theme trails in an integrated tourist product of the Łódź Province", which received funding from the European Regional Development Fund as part of Regional Operational Programme of the Łódź Province.

Undoubtedly the implementation of tourist trail is an interesting form of Lodz Region's promotion. Moreover it contributes to revitalization of monuments and development of tourist infrastructure.

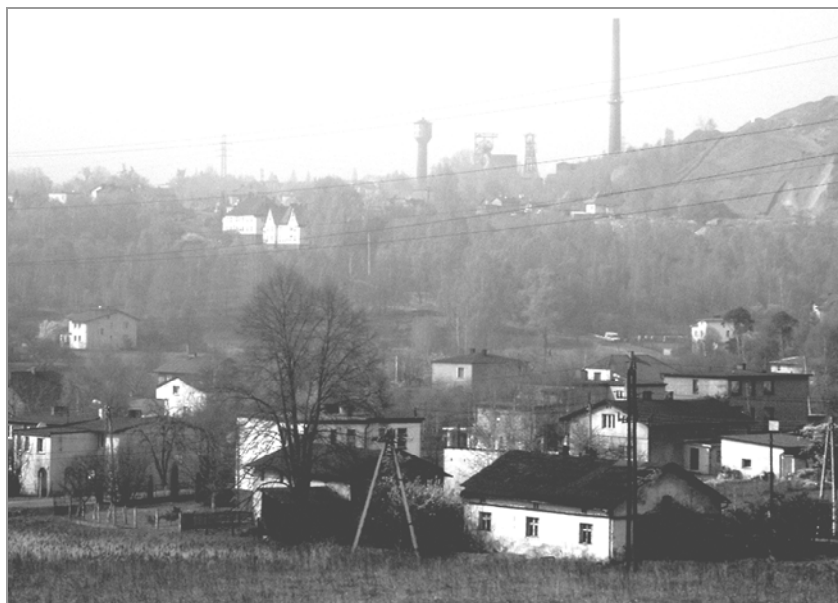
ZAGŁĘBIE RUHRY JAKO PRZYKŁAD DLA ROZWOJU TURYSTYKI ROWEROWEJ W AGLOMERACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ

Wprowadzenie

W ciągu ostatnich 20 lat rower przeżywa swój renesans, a turystyka rowerowa stała się bodaj najpopularniejszą formą aktywnego wypoczynku w Polsce. Aby utrzymać ten pozytywny trend należy zadbać o tworzenie regionalnych i krajowych tras rowerowych połączonych w sieć i będących jednocześnie uzupełnieniem systemów rowerowych w miastach. Szczególnie istotne jest to na silnie zurbanizowanym Śląsku, gdzie stworzenie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego będzie miało ogromny wpływ na poprawę kondycji i zdrowia jego mieszkańców oraz ich mobilności. Wpłynie też pozytywnie na *image* tego postindustrialnego regionu i może stać się ważnym elementem jego promocji w Polsce i w Europie.

Śląsk jest idealnym regionem dla dwóch kółek, gdzie można stworzyć system rowerowy z prawdziwego zdarzenia. Z jednej strony jest najbardziej zurbanizowanym województwem w Polsce, z aglomeracją górnośląską (po Zagłębiu Ruhry w Niemczech – drugą taką w Europie!!!). Z drugiej strony Śląsk ma fantastyczne tereny rekreacyjne z lasami, jeziorami, górami itd. Rower może być więc doskonałym środkiem transportu w miastach i równocześnie służyć do uprawiania aktywnej turystyki (fot. 1).

Śląsk ma jeszcze jeden atut, zupełnie niedoceniony. Posiada mianowicie ogromną infrastrukturę komunikacyjną stworzoną na potrzeby przemysłu, dziś w znacznej części nieużywaną i niszczącą – nasypy kolejowe, mosty, wiadukty itd. Włączenie ich w system rowerowy wydaje się zupełnie naturalne! W Niemczech, w Zagłębiu Ruhry zbudowano 700 (siedemset!) km połączonych ze sobą tras rowerowych w znacznej części wykorzystując poprzemysłową infrastrukturę (fot. 2.)



Fotografia 1. Górny Śląsk – okolice Rybnika
Fot. A. Kopia



Fotografia 2. Dawna kopalnia Nordstern – Gelsenkirchen
Fot. A. Kopia

Systemy rowerowe w miastach

Do funkcjonowania systemu rowerowego w mieście potrzebna jest dobrze zaplanowana i rozbudowana infrastruktura rowerowa. Dla wielu znaczy to po prostu – ścieżki rowerowe. Ale ścieżki rowerowe to tylko jeden z elementów infrastruktury. Ważny, naturalnie, ale nie jedyny. Na system rowerowy składają się także strefy pieszo-rowerowe, ulice dla rowerów (z ograniczonym ruchem samochodowym), parki czy osiedla mieszkaniowe. Ważne są bezpieczne parkingi rowerowe w miejscu pracy, w szkole, w centrum handlowym czy na dworcu. Potrzebne są tablice informacyjne i kierunkowskazy pozwalające na orientację w terenie i płynne poruszanie się po mieście, potrzebna jest sieć wypożyczalni rowerów, sieć serwisowa itd. Wiele wymagań musi zostać spełnionych żeby rower mógł być atrakcyjnym, wygodnym i bezpiecznym miejskim środkiem lokomocji.

Na Śląsku jest wiele cennych lokalnych inicjatyw i ich realizacji, ale brak jest jednolitej wizji dla ruchu rowerowego i turystyki rowerowej. Jedna gmina chce ścieżek w mieście, a druga – sąsiednia (!) – chce ich w lesie. W taki sposób nie można działać, zwłaszcza w tak zurbanizowanym regionie jak Śląsk, gdzie często tylko tablica z nazwą miasta informuje nas, że to już np. nie Katowice, tylko Chorzów. Aby stworzyć dobrze funkcjonujący system potrzebna jest więc klarowna i spójna koncepcja tras rowerowych dla całego województwa. Potrzebny jest plan, koordynacja działań czy wymiana doświadczeń.

„Masterplan Fiets” – Holandia

W 1992 r. parlament holenderski przyjął „Masterplan Fiets” (Strategię rowerową), pierwszy tego typu dokument przyjęty na tak wysokim szczeblu w Europie. Była to pierwsza klarowna wizja prorowerowej polityki państwa, która stała się wzorem dla innych krajów i regionów tworzących własne strategie wspierania ruchu rowerowego.

Od samego początku „Masterplan Fiets” traktował ruch rowerowy jako integralny element narodowej polityki komunikacyjno-transportowej. Rower i komunikacja rowerowa nie były celem samym w sobie, a środkiem do rozwiązania narastających problemów. W ten sposób rząd holenderski chciał podnieść efektywność systemu komunikacyjnego jako całości. Prorowerowe działania podjęto wszędzie tam, gdzie rower mógł pokazać swoje plusy i być zaakceptowany przez wszystkich potencjalnych uczestników ruchu drogowego – a więc przede wszystkim przy pokonywaniu krótkich dystansów w mieście i długich o charakterze rekreacyjnym.

Podobnie niemiecka strategia rowerowa – „Nationaler Radverkehrsplan” – opracowana wspólnie przez rząd, władze landów i przedstawiciele samorządów lokalnych, traktuje temat bardzo kompleksowo i włącza rower do polityki transportowej państwa. Strategia ta przewiduje rozbudowę szlaków krajowych, kampanie informacyjne, wspomaganie organizacji rowerowych, realizację projektów modelowych, takich jak „Best for Bike” czy „100 Stacji Rowerowych w Północnej Nadrenii i Westfalii” oraz stworzenie informacyjnej platformy internetowej „Dialog dla Narodowej Strategii Rowerowej”.

Niezależnie od „Nationaler Radverkehrsplan” landy od lat wdrażają w życie własne projekty. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują rozwiązania Północnej Nadrenii i Westfalii w Zagłębiu Ruhry.

System rowerowy a infrastruktura przemysłowa na przykładzie Zagłębia Ruhry

Rozwiązania niemieckie są niewątpliwie jedne z najlepszych w Europie. Ale drogi rowerowe budowano tam już w latach 30. ubiegłego wieku, zatem Niemcy mają już kilkadziesiąt lat doświadczeń. Wiodącą rolę odgrywa Północna Nadrenia i Westfalia, gdzie w ciągu ostatnich 20 lat w tworzenie infrastruktury rowerowej zainwestowano prawie miliard euro! Powstały system liczy ponad 6000 km dróg rowerowych. Trasy są oznakowane i opisane, funkcjonuje doskonała sieć wypożyczalni rowerów (fot. 3), serwisów rowerowych, strzeżonych parkingów, a rower można przewozić pociągiem. Są regularne wydawnictwa (także bezpłatne), prowadzi się wiele kampanii na rzecz wspomaganie ruchu rowerowego w miastach.

Powstał też Związek Miast i Gmin Przyjaznych Rowerowi, który koordynuje wszystkie działania związane z rozbudową infrastruktury rowerowej. I, co ciekawe, często miasta reprezentują działacze NGO, a nie urzędnicy! To pokazuje, jak nowocześnie podchodzi się tam do problematyki rowerowej i transportowej.

Ze względu na podobieństwa regionów, dla Śląska najbardziej przydatne mogą być rozwiązania z Zagłębia Ruhry. Podobnie jak na Śląsku, krajobraz regionu zdominowany jest kominami, kopalnianymi wieżami i hałdami. Charakterystyczne budynki z czerwonej cegły dawnych kopalń i hut mówią o 150-letniej przemysłowej historii regionu. Nie są one tylko martwymi relikami przeszłości. Przeciwnie, wiele tych obiektów pełni dziś funkcję sal koncertowych, galerii i muzeów, klubów, miłych restauracyjek czy zwyczajnych miejsc spotkań.

Niemal wszędzie można dojechać rowerem. Całe Zagłębie Ruhry połączone jest setkami kilometrów tras rowerowych. Do systemu włączono dawne trasy kolei przemysłowej z nasypaniami, wiaduktami, mostami itd. (fot. 4). Dla rowerzystów udo-

stępniono wały wzdłuż Emscher, Ruhry i kanałów, jak np. Rhein-Herne-Kanal. Wiele firm zezwoliło na przejazd rowerów drogami wewnętrznymi. Także drogi prywatne często są otwarte dla ruchu rowerowego.



Fotografia 3. Wypożyczalnia rowerów w Zollverein – Essen
Fot. A. Kopia



Fotografia 4. Dawny most kolejowy – trasa rowerowa w Essen
Fot. A. Kopia

Postindustrialny charakter regionu jest jego głównym atutem i atrakcją turystyczną, a rower i infrastruktura rowerowa odgrywają niebagatelną rolę w jego promocji. Tak powstała blisko 700-kilometrowa Route der Industriekultur per Rad (Rowerowa Trasa Kultury Przemysłowej) (fot. 5).



Fotografia 5. Mapa tras rowerowych w Zagłębiu Ruhry
Fot. A. Kopia

Na Route der Industriekultur per Rad składają się trzy szlaki:

1. Emscher Park Radweg – czerwony szlak główny, łączący większość miast Zagłębia, od Duisburga do Hamm (230 km).
2. Rundkurs Ruhrgebiet – zielony szlak okalający całe Zagłębie, przebiegający przez zróżnicowane historycznie i geograficznie tereny Lippe, Ruhr i Börde (350 km).
3. Trzeci element stanowią szlaki „dojazdowe” oznaczone na niebiesko, łączące między sobą dwa pierwsze; pozwalają one na indywidualne planowanie przejazdów według potrzeb, zainteresowań i możliwości rowerzystów. Część szlaków ma charakter miejski i są one uzupełnieniem ścieżek rowerowych miast Zagłębia.

Wszystkie szlaki i ścieżki rowerowe w landzie, oprócz znaków przewidzianych w kodeksie drogowym, mają jednolity sposób informacji, na który składają się tablice z opisami tras i trzy rodzaje drogowskazów (fot. 6). Dodatkowo system uzupełniony jest symbolami poszczególnych szlaków zarówno regionalnych, jak i narodowych i międzynarodowych. W każdym kiosku można nabyć szczegółowe przewodniki i mapy, a w punktach serwisowych i wypożyczalniach rowerów otrzymać bezpłatnie wydawnictwa ADFC (Ogólnoniemiecki Klub Rowerowy).



Fotografia 6. Kierunkowskazy dla rowerzystów – Zagłębie Ruhry
Fot. A. Kopia

Route der Industriekultur per Rad ma również swój własny system wypożyczalni rowerów – Revier-Rad. W swojej ofercie mają one zarówno klasyczne rowery miejskie, jak i rowery górskie czy rowery dla dzieci oraz rowery specjalne, np. trójkołowce dla niepełnosprawnych – zarówno z napędem nożnym, jak i ręcznym.

Do dyspozycji jest także rowerowa nawigacja GPS, specjalnie przygotowane serwisy internetowe, o tradycyjnych mapach nie wspominając.

Punkty wypożyczalni są równocześnie warsztatami, gdzie dokonać można drobnych reperacji. System *One-Way-Service* pozwala na wypożyczenie i oddanie roweru w dowolnym punkcie sieci. Jest także możliwość specjalnego transportu bagażu na dłuższych dystansach (fot. 7.)



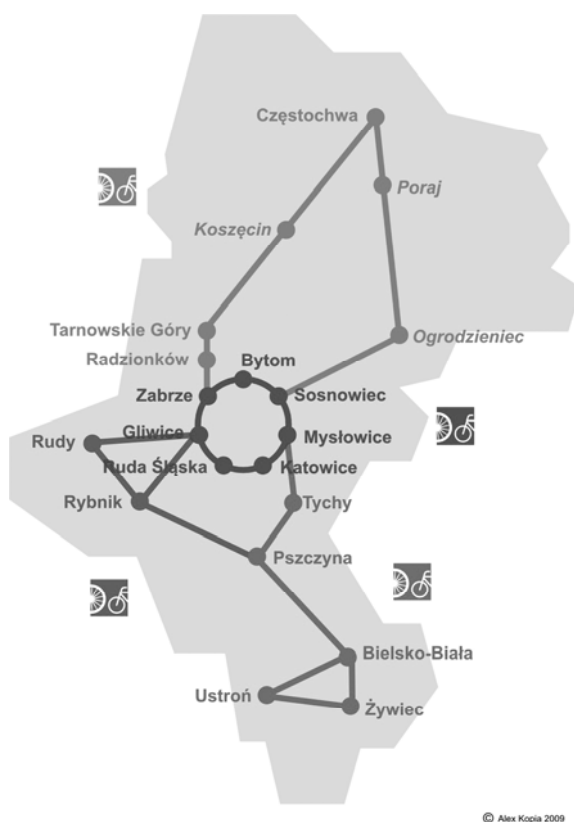
Fotografia 7. Garaże rowerowe – Essen
Fot. A. Kopia

Omówiony system to wielkie przedsięwzięcie logistyczne przedstawiające imponującą ofertę miłośnikom jazdy na rowerze. Zagłębie Ruhry podjęło ogrom działań tworząc tak bogatą infrastrukturę rowerową. I wiele z tych rozwiązań można zaadaptować do śląskich realiów.

Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego

Idealnym punktem wyjścia do stworzenia systemu rowerowego na Śląsku jest Szlak Zabytków Techniki (patrz: fot. 8). Może on połączyć miasta całego województwa – od Częstochowy na północy, poprzez „Metropolię Silesia” w centrum, do Rybnika na zachodzie oraz Bielska-Białej i Żywca na południu województwa. W dużej części można wykorzystać istniejące już rowerowe szlaki turystyczne i systemy

dróg rowerowych w miastach. Uzupełniony brakującymi odcinkami tras – w tym z wykorzystaniem przemysłowej infrastruktury, z jednolitym oznakowaniem, siecią wypożyczalni i parkingów oraz serwisów rowerowych – może stać się pierwszym w kraju kompleksowym systemem rowerowym obejmującym kilkaset kilometrów dróg i szlaków rowerowych. Obok typowo miejskich – w obrębie miast Śląska (szlak czerwony) system obejmie też trasy o ogromnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych np. w trójkącie Bielsko – Żywiec – Ustroń (szlak niebieski), albo szlak Sosnowiec – Częstochowa, biegnący skrajem Jury (wschodni szlak pomarańczowy). Dalsza rozbudowa sieci tras rowerowych może połączyć także obiekty Szlaku Zabytków Architektury Drewnianej czy Szlaku Orlich Gniazd (fot. 8).



© Alex Kopia 2009

Fotografia 8. Schemat tras rowerowych Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego
Fot. A. Kopia

Tak kompleksowo przygotowany system rowerowy będzie oryginalnym, w skali Polski bezprecedensowym, przykładem na nowoczesny sposób promowania regionu pokazujący jego różne oblicza i wykorzystujący istniejącą infrastrukturę¹.

RUHRA RIVER INDUSTRIAL AREA AS AN EXAMPLE OF DEVELOPMENT OF CYCLING TOURISM IN GÓRNOŚLĄSKA AGGLOMERATION

Abstract

Silesia is a perfect region for "two wheels" and it is possible to create a professional bicycle system there. Silesia is the most urbanized province in Poland on the one hand. It has fantastic recreation areas with forests, lakes and mountains on the other. Therefore, the bicycle may be a perfect mean of transport in cities and it can be simultaneously used for practicing the active tourism.

Silesia still has one other advantage which is completely inestimable. It has a huge transport infrastructure created for the purposes of the industry, today in the considerable part unused and deteriorating. Railway embankments, bridges, flyovers. Including them into the bicycle system seems completely natural!

¹ W pracy wykorzystywano różne informacje z następujących źródeł: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, „Nationaler Radverkehrsplan 2002 2012”, Berlin 2002; Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen, „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW”, Düsseldorf 1999; Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen, „Fahr Rad in NRW”, Düsseldorf 2002; Regionalverband Ruhr, Rute der Industriekultur per Rad, Essen 2007; VCD Service, Dirk Flege, „Fahrradmasterplan für Deutschland”, Verkehrsclub Deutschland e.V., 2000.

Jacek CIEŚLEWICZ

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Zakład Centrum Turystyki i Rekreacji

MOŻLIWOŚCI I PLANY ROZWOJU SZLAKÓW ROWEROWYCH W OPARCIU O ZLIKWIDOWANE LINIE KOLEJOWE NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Wprowadzenie

W roku 2011 było w Polsce około 19 tys. km linii kolejowych (*Perspektywy funkcjonowania...* 2011). Jedną z charakterystycznych cech infrastruktury kolejowej na terenie naszego kraju jest jej bardzo nierównomierny rozkład, będący w dużej mierze spadkiem po czasach zaborów, których dawna granica jest silnie zauważalna do dziś. Zdecydowanie większa gęstość linii kolejowych występuje w zachodniej Polsce (Wielkopolska, Śląsk, Lubuskie, Pomorze). Na tych terenach linie łączyły nie tylko duże ośrodki miejskie, ale również mniejsze miejscowości oraz większe wsie, służąc lokalnemu przewozowi ludności oraz transportowi towarów, głównie płodów rolnych produkowanych przez wysokowydajne rolnictwo wielkopolskie. Obok linii normalnotorowych rozwijały się lokalne, często prywatne linie wąskotorowe (Rogacki 2007).

Wraz z rozwojem komunikacji samochodowej utrzymanie i eksploatacja wielu z tych szlaków stało się nieopłacalne, zatem po 1989 r. na znacznej części z nich zawieszono ruch pasażerski, później także towarowy, aż do całkowitego zawieszenia lub nawet likwidacji danej linii. Obecnie wiele z tych dawnych szlaków kolejowych pozostaje nadal bezużytecznych, a ich niszcząca infrastruktura, jak również często skomplikowany stan prawny jest problemem zarówno dla samorządów, jak i dla ich zarządcy – spółki PKP Polskie Linie Kolejowe (Taylor 2007).

Koncepcji rewitalizacji lub przynajmniej częściowego wykorzystania dawnych kolei pojawiało się wiele. Na kilku liniach udało się przywrócić ruch pociągów. Część linii, szczególnie wąskotorowych, jest wykorzystywana na cele turystyczne –

poprzez organizowanie przewozów zabytkowymi składami (w tym ciągniętymi przez parowozy) lub drezynami. Sporo z nich nadal pozostaje jednak niewykorzystana, a z powodu utraty przejezdności nie ma szans na szybkie przywrócenie na nich kursowania pociągów.

W tej sytuacji swoich zwolenników zaczęła zdobywać koncepcja całkowitej likwidacji pozostałych elementów trakcji oraz torowisk i przekształcenie nasypów kolejowych w turystyczne szlaki rowerowe, biegnące wzdłuż dawnych linii kolejowych. Rozwiązanie takie postrzegane jest jako nowy sposób wykorzystania bezużytecznych obiektów. Pierwsze tego rodzaju szlaki już powstały i są użytkowane przez rowerzystów (Wyszyński 2004).

Również w Wielkopolsce pomysł ten staje się coraz bardziej popularny, a jego realizacji sprzyja zarówno fakt istnienia gęstej sieci kolejowej i wiele nieużywanych linii, jak i próby poszukiwania nowego produktu turystycznego przez wiele gmin w regionie.

Niniejsze opracowanie ma na celu ogólne przedstawienie koncepcji i możliwości przekształcenia nieużytkowanych linii kolejowych w szlaki rowerowe, zestawienie dobrych i złych stron takiego rozwiązania, jak również wskazanie i omówienie kilku przykładów tego rodzaju inicjatyw na obszarze Wielkopolski.

Infrastruktura kolejowa w Wielkopolsce

Jak wspomniano wcześniej, Wielkopolska (często utożsamiana z województwem wielkopolskim) charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią kolejową. Całkowita długość linii kolejowych w województwie wynosi około 2 tys. km (*Perspektywy funkcjonowania...* 2011). Najmniejsza gęstość linii kolejowych występuje we wschodniej części województwa, w powiatach kaliskim, kolskim, konińskim, pleszewskim, słupeckim i tureckim, które znajdowały się w zaborze rosyjskim. W pozostałej części województwa sieć kolejowa jest stosunkowo gęsta i obejmuje również tereny słabiej zaludnione, jak np. okolice Puszczy Noteckiej. Najważniejsze magistrale są często połączone liniami o znaczeniu lokalnym. Głównym węzłem transportowym jest Poznań, od którego promieniście rozchodzi się kilka linii. Funkcję mniejszych węzłów pełnią Leszno, Gniezno, Ostrów Wielkopolski, Piła i Krzyż.

Jako pierwsza powstała linia nr 351 Poznań – Krzyż – Szczecin, otwarta w roku 1848, natomiast najnowszą dużą inwestycją była linia nr 3 Poznań – Warszawa zbudowana w latach 20. XX w. Największy *boom* budowlany w kolejnictwie miał miejsce na przełomie XIX i XX w., kiedy powstało wiele linii o drugorzędym znaczeniu i wąskotorowych. Likwidacja linii kolejowych rozpoczęła się już w latach 70.

ubiegłego stulecia od zamknięcia wielu tras kolei wąskotorowej. Najwięcej odcinków wyłączono z użytkowania w latach 1990–2000, zmiany te w znacznym stopniu dotknęły północno-zachodnią Wielkopolskę (Taylor 2007). Ostatnie lata przyniosły większe zainteresowanie pozostałymi liniami oraz znaczne inwestycje w infrastrukturę, jak również próby racjonalizacji przewozów poprzez zastępowanie dużych składów szynobusami. Niestety, do tego czasu wiele odcinków torów uległo degradacji i utraciło przejezdność. Schemat linii kolejowych w województwie wielkopolskim ukazuje rys. 1. Obejmuje ona również odcinki skreślone z ewidencji PLK oraz wybrane koleje wąskotorowe.



Rysunek 1. Linie kolejowe w województwie wielkopolskim

Źródło: opracowanie własne

Szlaki rowerowe w miejscu linii kolejowych

Szlaki rowerowe budowane na bazie dawnych linii kolejowych istnieją już w kilku miejscach w Polsce, m.in. na Pomorzu – w okolicach Gdańska, Tczewa, Ustki oraz Połczyzna Zdroju. Wykorzystują one nieużywane od lat lokalne linie kolejowe. Ścieżki te są dobrze utrzymane, nie są to jednak szlaki o znacznej długości. Pojawiło się również kilka koncepcji analogicznego zagospodarowania wyłączonych z użytkowania peryferyjnych linii na obszarze województw dolnośląskiego i opolskiego (Wyżyński 2004).

W Wielkopolsce jednym z pierwszych odcinków zagospodarowanym na potrzeby drogi rowerowej jest zlikwidowana i zdemontowana przed laty linia kolei wąskotorowej w powiecie nowotomyskim, biegnąca ze Starego Tomyśla do wsi Głuponie. W roku 2010 staraniem władz gminy Nowy Tomyśl i przy wsparciu finansowym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach WRPO fragment nasypu o długości około 4300 m, na odcinku Stary Tomyśl – Róża został przekształcony w ścieżkę rowerową. Stanowi on przedłużenie ścieżki rowerowej istniejącej od końca lat 90. (Konecka-Szydłowska 2003). W późniejszym okresie droga rowerowa została przedłużona na obszar sąsiedniej gminy Kuślin i obecnie umożliwia dojazd z Nowego Tomyśla do pałacu w Wąsowie – jednej z głównych atrakcji okolicy. Szlak ten ma nawierzchnię asfaltową, uważaną za najwygodniejszą do jazdy rowerem (fot. 1).

Dalekosiężne plany przewidują znaczne wydłużenie omawianego szlaku rowerowego, poprzez przekazanie w ręce samorządu całości dawnej linii kolei wąskotorowej, łączącej Nowy Tomyśl, Lwówek, Duszniki i Opalenicę. Całkowita długość takiego szlaku wynosiłaby około 52 km, a umożliwiłaby on dojazd do kilku interesujących obiektów krajoznawczych. Samorządy wymienionych gmin prowadzą obecnie rozmowy z PKP PLK w sprawie przejęcia gruntów kolejowych. Należy w tym miejscu podkreślić, że przedmiotem zainteresowania jest właśnie przejęcie gruntów, gdyż infrastruktura kolejowa, w tym część stacji, torowiska, a nawet same nasypy przestały istnieć przed wielu laty.

Badania terenowe pozwoliły wskazać główną zaletę wybranego rozwiązania, jaką jest wyraźne oddzielenie drogi rowerowej, a tym samym szlaku turystycznego, od jezdni. Ma to ogromne znaczenie, w sytuacji gdy gminne drogi w okolicy Nowego Tomyśla cechuje nadmierny ruch ciężarówek, w tym przewożących towary sypkie, stwarzający poważne zagrożenie dla rowerzystów. Do zalet realizowanego projektu zaliczyć należy również fakt, że w swojej docelowej postaci ścieżka rowerowa dochodziłaby w dwóch miejscach (Nowy Tomyśl i Opalenica) do intensywnie eksploatowanej linii kolejowej nr 3, co umożliwi wygodny dojazd pociągiem, wraz z przewozem rowerów. Fakt ten jest ważny dla mniej wytrawnych rowerzystów,

dla których dojazd szlakami łącznikowymi, np. z Poznania, stanowiłby znaczne obciążenie.



Fotografia 1. Szlak rowerowy w gminie Nowy Tomyśl wytyczony w miejscu linii kolejowej
Fot. autor

Jednocześnie projektowany szlak nie jest pozbawiony znacznych mankamentów, które mogą w przyszłości negatywnie rzutować na jego wykorzystanie do celów turystyki rowerowej. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na przeciętną i niską atrakcyjność krajobrazową przecinanych przez szlak terenów. Równina Nowotomska oraz Wał Lwówecko-Rakoniewicki, przez które przebiega omawiana linia (Kondracki 2009), to zasadniczo obszary płaskie, głównie rolnicze i z małą liczbą jezior. Co więcej, brak materialnych pozostałości po linii kolejowej również nie przyczynia się do podniesienia atrakcyjności tej trasy. Prowadzona w maju 2012 r. obserwacja wykazała, że większość użytkowników drogi rowerowej z Nowego Tomysła do Wąsowa stanowili mieszkańcy okolicznych miejscowości, a nie turyści. Problemem jest również słaba integracja z systemem dalekobieżnych szlaków rowerowych, jak również konieczność uzupełnienia powstałej ścieżki rowerowej dodatkowymi odcinkami łącznikowymi, dzięki czemu nie będzie konieczności powrotu po już przejechanej trasie.

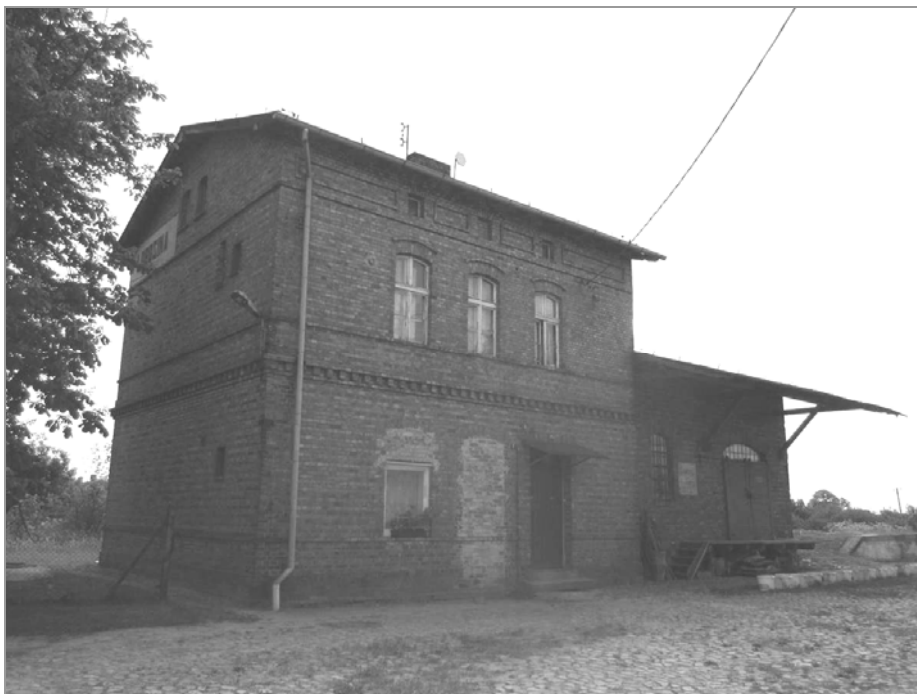
Możliwości i plany rozwoju

Obecnie więcej samorządów w województwie wielkopolskim jest zainteresowanych przejściem od PKP PLK nieużytkowanych linii kolejowych i przekształceniem ich w ścieżki dla rowerzystów. Głównym problemem, na jaki napotykają propagatorzy tego pomysłu, jest kwestia odpowiedniej współpracy pomiędzy różnymi jednostkami podziału administracyjnego, przez które dana linia kolejowa przechodzi, oraz konieczność znalezienia odpowiedniego finansowania dla takiej inwestycji. Często pojawia się również opór lokalnych społeczności, chcących raczej przywrócenia przewozów pasażerskich na tych liniach, lub nastawionych negatywnie do ponoszenia tak znacznych wydatków na inwestycje o niepewnej przyszłości i trudnych do przewidzenia korzyściach. Środowiska i organizacje zewnętrzne wskazują także władzom samorządowym na problem umiarkowanej lub małej atrakcyjności planowanych szlaków rowerowych, możliwe problemy techniczne, jak również konieczność połączenia ich z już istniejącą siecią szlaków.

Najdłuższymi liniami, co do których podjęto pierwsze kroki mające na celu budowę szlaków rowerowych, są: linia nr 363 Rokietnica – Skwierzyna (przez Pniewy, Kwilcz, Międzychód) oraz linia nr 368 Szamotuły – Międzychód (przez Ostroróg, Szamotuły). Krótszymi odcinkami, z którymi związane są plany tworzenia nowych tras rowerowych są linia kolejowa nr 376 Kościan – Opalenica oraz linia nr 381 Oborniki Wielkopolskie – Wronki. Każda z omawianych linii przebiega w odmiennym terenie i różni się stopniem zachowania infrastruktury kolejowej. Zróżnicowana jest długość tych tras oraz liczba i ranga położonych wzdłuż nich miejscowości i obiektów turystycznych. Wszystkie te czynniki powinny być, obok czynników ekonomicznych i potrzeb ludności miejscowej, brane pod uwagę przy planowaniu przebudowy na drogi rowerowe.

Linia z Rokietnicy do Skwierzyny ma długość 92 km i przebiega równoleżnikowo ze wschodu na zachód na terenie gmin Rokietnica, Kaźmierz, Pniewy, Kwilcz, Międzychód, Przytoczna i Skwierzyna. Linia ta jest obecnie nieprzejezdna i w roku 2006 została wykreślona z ewidencji PKP. Początek trasy jest położony w sąsiedztwie granic Poznania, w niewielkiej odległości od jeziora Kierskiego, przy którym krzyżuje się kilka popularnych szlaków rowerowych, w tym Szlak Stu Jezior oraz Pierścień Dookoła Poznania, co należy upatrywać jako duży atut. Poza odcinkiem w okolicach Międzychodu i Skwierzyny większość linii przecina tereny o dominującej funkcji rolniczej i takim też krajobrazie. W pobliżu znajduje się kilka jezior, z których największe to jeziora Bytyńskie, Lubosińskie oraz Lubosz Wielki. Walory krajobrazowe nie należą do mocnych stron linii nr 363, na uwagę zasługuje jednak dobrze zachowana infrastruktura kolejowa, w tym liczne stacje pochodzące z końca XIX i początku XX w. (fot. 2). Prowadzi to do wniosku, że przygotowanie ewen-

tualnego szlaku rowerowego, prowadzącego z Poznania w kierunku Pojezierza Międzychodzko-Sierakowskiego nie może bazować wyłącznie na walorach przyrodniczych. Trasa taka byłaby mało atrakcyjna w porównaniu z innymi, równoległymi szlakami. Szansy na zainteresowanie potencjalnych turystów rowerowych można natomiast upatrywać w rewitalizacji pozostałej infrastruktury kolejowej. Dzięki takiemu rozwiązaniu można by zaproponować wycieczkę dosłownie „po zwiniętych torach”, po trasie odtwarzającej przebieg i wygląd linii kolejowej, a nie tylko wykorzystać techniczne ułatwienia stwarzane przez obecność pozostałości torowiska.



Fotografia 2. Dawna stacja kolejowa w Lubosinie (linia kolejowa nr 363)
Fot. autor

Linia z Szamotuł do Międzychodu przebiega równolegle do omawianej wcześniej, przecina gminy Szamotuły, Ostroróg, Pniewy, Chrzypsko Wielkie, Sieraków oraz Międzychód i ma długość 56 km. W porównaniu z linią nr 363 przebiega ona na terenie znacznie bardziej atrakcyjnym z punktu widzenia krajobrazu – o wysokiej lesistości, licznych jeziorach i większych deniwelacjach. Gminy Sieraków oraz

Chrzypsko Wielkie cechuje dobrze rozwinięta baza turystyczna. Wzdłuż linii zachowało się podobnie dużo zabudowań kolejowych, jak również kilka interesujących budowli inżynierskich (mosty i wiadukty). Na znacznym odcinku linia biegnie równoległe do rowerowego Szlaku Stu Jezior. Wykorzystanie nasypów kolejowych pod budowę ścieżki rowerowej umożliwiłoby przejazd wymienionym szlakiem bez potrzeby poruszania się wzdłuż dróg wojewódzkich, którymi został poprowadzony. Jednocześnie, z racji swojego początku w Szamotułach, linia nr 368 nie ma tak dogodnego położenia względem Poznania, będącego jednym z głównych źródeł ruchu turystycznego w tej części regionu. Częściowo nadrabia to łącznik w postaci Transwielkopolskiej Trasy Rowerowej, biegnącej z Poznania do Szamotuł. Pomysł budowy ścieżki rowerowej w tym miejscu jest także przedmiotem wątpliwości zgłaszanych przez mieszkańców zainteresowanych gmin. Pojawiają się postulaty przywrócenia ruchu pasażerskiego, nawet z wykorzystaniem parowozów, co ułatwiłoby dojazd turystom do ośrodków wypoczynkowych oraz stworzyłoby trasę krajobrazową, która sama w sobie stałaby się atrakcją. Wskazuje się również na potencjalnie niebezpieczne dla rowerzystów pokonywanie dawnych przejazdów kolejowych na drogach o dużym natężeniu ruchu. Pomimo tych wątpliwości można jednak wnioskować, że ta linia kolejowa dysponuje większym potencjałem dla turystyki niż omawiana wcześniej alternatywna trasa w kierunku Międzychodu.

W przypadku zarówno linii nr 363, jak i 368 należałoby brać również pod uwagę postulowaną przez mieszkańców możliwość przywrócenia przewozów pasażerskich na przynajmniej jednej z tych tras, a tym samym zlikwidować największy w zachodniej Wielkopolsce obszar pozbawiony połączeń kolejowych.

Linia nr 381 z Obornik do Wronek ma długość 31,5 km i przebiega przez gminy Oborniki, Obrzycko i Wronki. Odgrywa ona zdecydowanie lokalną rolę i jako niedochodowa została wyłączona z ruchu pasażerskiego już w 1991 r., a w 2005 całkowicie usunięta z ewidencji PKP. Większość trakcji rozebrano, a na dawne nasypy kolejowe wkracza intensywnie roślinność. Linia ta przebiega w większości przez obszar o wysokich walorach turystycznych, w dużej mierze porośnięty lasem lub wzdłuż doliny Warty. W połowie trasy znajduje się największa potencjalna atrakcja, a zarazem najpoważniejsza możliwa przeszkoda na drodze do budowy szlaku rowerowego, jaką jest pochodzący z 1910 r. żelazny most na Warcie w miejscowości Stobnica (fot. 3). Ewentualny szlak rowerowy biegnący pozostałościami tej linii kolejowej miałby punkty początkowy i końcowy w miastach o dobrej dostępności transportem kolejowym i samochodowym. Mniejsza długość szlaku byłaby atrakcyjna dla rowerzystów planujących krótką, jednodniową wycieczkę. Problemem może natomiast okazać się brak zainteresowania ze strony lokalnych samorządów, co wiąże się z koniecznością poniesienia znacznych wydatków na rekonstrukcję mostu na Warcie.



Fotografia 3. Most kolejowy w Stobnicy
Fot. autor

Podsumowanie

Przedstawione przykłady ukazują, jak wiele problemów należy rozwiązać i jak wiele różnorodnych czynników rozważyć przystępując do planowania przekształcenia wyłączonej z użytkowania linii kolejowej na szlak rowerowy. Zarazem, bazując na zaledwie kilku zaprezentowanych liniach, można zauważyć, że idea ta nie jest pozbawiona solidnych podstaw i że dawne linie kolejowe oferują znaczny potencjał, czekający tylko na odpowiednie wykorzystanie.

Kluczową kwestią jest przeprowadzenie gruntownej analizy, która wykaże poziom atrakcyjności planowanego szlaku rowerowego na potrzeby turystyki, uwzględniając wiele nakładających się czynników, w tym atrakcyjność i zmienność krajobrazu, walory kulturowe, ukształtowanie terenu. Sam fakt istnienia pozostałości po dawnej linii kolejowej nie jest wystarczający dla stworzenia ciekawej oferty dla rowerzystów. Szlaki budowane w oparciu o linie kolejowe przecinające tereny o niskiej atrakcyjności będą wykorzystywane wyłącznie w celach komunikacyjnych przez ludność miejscową.

Należy zwrócić uwagę na już istniejącą sieć szlaków rowerowych w gminach i powiatach. Wiele z nich zaprojektowano na planie pierścieni i służą do odbywania wycieczek po najbliższej okolicy, przy założeniu jej dokładnej penetracji. Linia kolejowa to ze swojej natury obiekt o charakterze liniowym, przecinająca, ale i łącząca kilka mikroregionów. W przypadku dłuższych linii kolejowych szlak taki nabrałby znaczenia wojewódzkiego i jako taki mógłby zostać włączony do Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych, zarządzanego przez Departament Sportu i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego. Każda wchodząca w jej skład trasa ma jakiś wątek przewodni (Szlak Ziemiański, Szlak Nadwarciański) i taki również należałoby znaleźć dla każdego nowego elementu systemu. W przypadku szlaków budowanych na śladzie zlikwidowanych linii kolejowych wspomniany motyw przewodni jest dość oczywisty i jest nim właśnie dziedzictwo kolejowe. Koniecznym do tego działaniem jest jednak takie dobranie odcinków nieużywanych linii, by znalazło się na nich możliwie wiele pamiątek historii kolejnictwa w Wielkopolsce – w postaci budynków stacji, mostów i wiaduktów czy starych semaforów. W ten sposób możliwe stałoby się wykreowanie nowego produktu turystycznego, jakim byłby szlak sam w sobie dostatecznie atrakcyjny, by zachęcić nowych użytkowników, a także pozwalający na stosunkowo łatwe budowanie marki i promocję szlaku. Ponadto szlak o takim charakterze będzie ciekawy tak długo, jak długo będzie kompletny, a jednocześnie do pewnego stopnia unikatowy w skali regionu. Powołanie jednak do życia większej liczby bardzo podobnych tras spowoduje przesylenie tego rodzaju ofertą i paradoksalnie może przyczynić się do zmniejszenia ich atrakcyjności.

Patronat władz wojewódzkich wydaje się być istotny także z innego względu, jakim jest konieczność ścisłej współpracy pomiędzy władzami kilku gmin lub powiatów przy realizacji tego rodzaju przedsięwzięcia. Tylko konsensus wszystkich jednostek samorządowych, przez które będzie przebiegała linia, pozwoli na jej efektywne zagospodarowanie. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy sąsiadujące gminy lub powiaty zgłaszają sprzeczne ze sobą plany odnośnie do przyszłości danej linii kolejowej – przykładowo część dąży do stworzenia szlaku rowerowego, podczas gdy inni upatrują szansy na rozwój w przywróceniu przejezdności i uruchomieniu przewozów. W takich przypadkach niezbędna jest analiza ekonomiczna, pozwalająca oszacować koszty każdego z rozwiązań (które, w przypadku konieczności remontów mostów i wiaduktów, mogą być znaczne), jak również przyszłe skutki, w tym ewentualne straty i zyski dla poszczególnych jednostek. Nie bez znaczenia jest także wysłuchanie opinii na ten temat społeczności lokalnej.

Drogi rowerowe wykorzystujące krótkie odcinki dawnych torowisk również stanowią ciekawą propozycję, umożliwiającą stworzenie interesujących szlaków o znaczeniu lokalnym i obejmujące teren jednej–trzech gmin. W tym przypadku jednak bardziej istotna jest potrzeba racjonalizacji przebiegu takiego szlaku. Powinien się on zaczynać i kończyć w miejscu zapewniającym dobry dojazd, nie może

zawierać ślepych odcinków, nagle urywających się w przypadkowym miejscu, jak również musi być dobrze zintegrowany z innymi szlakami rowerowymi w danej okolicy. Wówczas bowiem trudniej będzie wykreować szlak jako osobny produkt turystyczny, choć może on stanowić ciekawe uzupełnienie oferty już istniejącej w gminie lub powiecie.

Literatura

- Kondracki J., 2009, *Geografia regionalna Polski*, PWN, Warszawa.
- Konecka-Szydłowska B., 2003, *Rozwój społeczno-gospodarczy Nowego Tomysła w okresie transformacji systemowej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Perspektywy funkcjonowania infrastruktury kolejowej na terenie województwa wielkopolskiego*, 2011, PKP Polskie Linie Kolejowe, Poznań.
- Rogacki H., 2007, *Geografia społeczno-gospodarcza Polski*, PWN, Warszawa.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, IG i PZ PAN, Warszawa.
- Wyszyński M., 2004, *Rewitalizacja likwidowanych linii kolejowych województwa opolskiego i dolnośląskiego*, Wydział Nauk o Ziemi UŚ, Opole – Sosnowiec.
- www.regionwielkopolska.pl.
- www.rynek-kolejowy.pl.

POSSIBILITIES AND PLANS FOR THE DEVELOPMENT OF BICYCLE ROUTES BASED ON LIQUIDATED RAILWAYS ON THE EXAMPLE OF THE WIELKOPOLSKA REGION Abstract

Poland, especially its western part, is characterized by a reasonably dense railway system. However, many of local railroads are no longer used or have been completely closed. Since then they remain unserved and slowly fall apart. Recently a new idea has appeared – to turn the no longer needed railways into cycling routes. The first investments have been already made, while many local authorities wish to follow and make their own plans.

This paper shows the general idea of turning abandoned railways into bicycle routes, describes shortly the advantages and disadvantages of such concept and finally presents a couple of examples from the Wielkopolska (Grater Poland) region – those that are under construction and those still in the planning phase.

Rozdział 3.
ROWEREM TRANSGRANICZNIE

Artur KUREK

Akademia Wychowania Fizycznego, Kraków
Wydział Turystyki i Rekreacji
Katedra Humanistycznych Podstaw Turystyki

JAK TO NA ROWERACH W GALICJI POZA MIASTO JEŹDŻONO, CZYLI RZECZ O UWARUNKOWANIACH TURYSTYKI KOLARSKIEJ W ZABORZE AUSTRIACKIM

Na temat dziejów turystyki kolarskiej pisało już kilku badaczy. Pierwszym był W. Nastiuszonek (1973). Wyniki jego badań objęły jednak zabór rosyjski. O galicyjskich dokonaniach w tym względzie pisali: Ł. Szmyt i S. Zaborniak (2007). Ich praca skupiła się na turystycznej działalności członków Lwowskiego KS „Pogoń”. Autor niniejszej pracy zajął się także tą problematyką. Nie napotkano jednak na jakiegokolwiek opracowanie prezentujące uwarunkowania rozwoju turystyki kolarskiej w Galicji w sposób całościowy. Z tych względów wydaje się, iż problematyka niniejszego wystąpienia została słusznie wybrana (Kurek 2000, 2009, 2011)¹.

Unormowania administracyjne

Pierwsze akty prawne odnoszące się do jazdy na rowerze, lub na jego poprzednikach, miały charakter zakazów. Już w 1871 r. w Krakowie zakazano jazdy na welo-cypedach po alejach, parkach i ogrodach miasta. Podobnie postąpiono we Lwowie². Na prowincji pierwsze podobne zarządzenie wydano w Jarosławiu w 1894 r. Oficjalną przyczyną wydania zarządzenia przez magistrat była chęć zapobieżenia „mnożącym się wypadkom nieszczęść z powodu nieostrożnej jazdy bicyklami”,

¹ Należy jeszcze wspomnieć o artykule M. Obodyńskiego i S. Zaborniaka (2007), który – zgodnie z tytułem – nie prezentował uwarunkowań turystyki kolarskiej w jej ujęciu całościowym w Galicji.

² Patrz: „Kraj” 1871, nr 88, s. 2; „Czas” 1886, nr 236, s. 4; „Kurier Lwowski” 1888, nr 95, s. 3; nr 98, s. 4.

nieoficjalną zaś było, jak podawała prasa, że na widok kolarzy „pp. oficerom od ułanów konie się płoszą”³.

Jarosławski zakaz jazdy nie był ostatnim, w 1895 r. w Przemyślu i w 1897 r. w Zakopanem tamtejsze władze wydały podobne zarządzenia. Natomiast w stolicy z powodu trwającej od 5.06, do 16.10.1894 r. Powszechnej Wystawy Krajowej, Dyrekcja Policji wydała, na czas jej trwania, „rozporządzenia co do dojazdu na wystawę i powrotu do miasta” (Stachiewicz 1897)⁴. Regulacja ta była pierwszą w Galicji, w której rowerzystów potraktowano na równi z innymi użytkownikami dróg. Niestety wydany 20 września 1894 r. przez c.k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem miasta Lwowa *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa...* (1895) zmienił tę zasadę. Zezwał na jazdę po mieście tylko tym kolarzom, którzy posiadali „kartę pozwolenia jazdy” i przytwierdzoną do roweru tabliczkę z numerem karty, co miało służyć identyfikacji⁵.

Aby uzyskać kartę, członkowie lwowskich klubów kolarskich zobowiązani byli przedłożyć stosowne „świadcstwo uzdolnienia, wystawione przez zarząd towarzystwa lub klubu c.k. Dyrekcji Policji”, która wydawała dopiero owe zaświadczenia. Natomiast osoby niezrzeszone musiały „złożyć egzamin z jazdy na kole w obecności dwóch delegatów lwowskich towarzystw lub klubów”, a dalej procedura była taka jak w przypadku kolarzy zrzeszonych. Paragrafy określające zasady uzyskania karty dotyczyły tylko „osób oddających się temu sportowi”. Oznaczało to, że wszyscy inni użytkownicy roweru wykorzystujący go „np. do rozwożenia towarów, gazet, załatwiania interesów kupieckich lub przemysłowych itp.” nie potrzebowali jej, a tym samym nie ponosili kosztów za: egzamin, wykupienie karty i jej coroczne odnawianie; mimo że opłaty zasilały fundusz miejscowych ubogich⁶.

³ Patrz: „Głos Jarosławski” 1894, nr 10, s. 3; „Kurier Przemyski” 1895, nr 67, s. 3.

⁴ Patrz także: „Kurier Przemyski” 1895, nr 76, s. 2; „Koło” 1895, nr 13, s. 163; T. Stachiewicz, *Zakaz jazdy na kole w Zakopanem*, „Dziennik Polski” 1897, nr 209, s. 2; „Gazeta Lwowska” 1894, nr 121, s. 3; „Kurier Lwowski” 1894, nr 128, s. 1.

⁵ O pewnym innym wykorzystaniu numeru na tabliczce doniósł „Dziennik Polski” nr 227, s. 1, z 16 sierpnia 1896 r.: „Pewien pomysłowy lwowianin wykorzystał zupełnie nowe i dowcipne zastosowanie bicykla – w obrocie listowym. Wiadomo, że każdy cyklista posiada swój porządkowy numer, który zapisany jest w biurze policyjnym razem z imieniem, nazwiskiem i adresem dotyczącej osoby. Otóż tę właśnie okoliczność postanowił wyzyskać wspomniany jegomość i dla wyeksperymentowania, czy list opatrzone tylko numerem bicykla dojdzie na miejsce przeznaczenia, zaadresował kopertę tajemniczo „Bicykl nr 353” (maszyna, posiadająca ten numer, należy do jednego z artystów naszej sceny p. F., który się właśnie „trenuje” na żelaznym rumaku) i wrzucił ją do skrzynki pocztowej. Eksperyment udał się w zupełności. List, wyjęty ze skrzynki, poszedł do ekspedytu pocztowego, skąd odesłano go na policję. Tu enigmatyczny list przydzielono do biura, które zajmuje się numerowaniem bicykli, urzędnik znalazł w książce nr 353 i nazwisko właściciela bicykla p. F.F. (*nomen omen!*), wypisał je na kopercie i kazał powtórnie wrzucić do skrzynki. Tym razem, ponieważ list był zaadresowany po formie, poczta wysłała go listonoszowi, a ten uszczęśliwił nim adresata.”

⁶ *Regulamin jazdy ...*, op. cit., § 2, 4, 6; „Dziennik Polski” 1894, nr 310, s. 2; „Gazeta Lwowska”

Dalsze punkty regulaminu określały ruch w mieście, nakazywano: jazdę środkiem drogi, „wymijać w lewo, wyprzedzać w prawo”. Podobnie też brzmiały odnośne paragrafy późniejszych regulaminów jazdy z Krakowa i Rzeszowa. Wynikało z nich, że cykliści w Galicji – w przeciwieństwie do warszawskich, którzy przy mijaniu musieli „trzymać się zawsze prawej strony”⁷ – jeździli podobnie jak dzisiaj nakazującą przepis w ruchu lewostronnym.

We Lwowie zabroniona była jazda na rowerze:

- a) po drogach i chodnikach, przeznaczonych tylko dla pieszych, po ogrodach publicznych i miejscach spacerowych, b) w dzień wszystkich świątecznych i w dzień zaduszny po ulicy Piekarskiej, c) po ulicach i placach targowych podczas targu, d) po miejscach zamkniętych dla ruchu pojazdów. [...] po jednej i tej samej ulicy tam i na powrót.

W regulaminie wymieniono także pojazdy uprzywilejowane, którymi były: powozy „Najwyższego Dworu” oraz „straży ogniowej”. Ostatnie paragrafy określały: minimalne wyposażenie roweru (winien posiadać hamulec i oświetlenie) oraz karę za przekroczenie przepisów. Ciekawy był paragraf 10, który brzmiał następująco:

Gdyby konie się płoszyły za zbliżeniem koła, kolarz ma zwolnić a w razie potrzeby zsiąść, jednak nie w bezpośrednim pobliżu koni i ile możliwości koło ukryć.

Całe rozporządzenie było powszechnie znane przez kolarzy, gdyż dołączano je do każdej karty⁸.

Pod koniec pierwszej dekady maja 1895 r. c.k. Dyrekcja Policji w Krakowie w porozumieniu z tutejszym magistratem wydała podobne rozporządzenie, praktycznie nie różniące się od lwowskiego. Istotne zmiany znalazły się w § 7 i 9, w których zabraniano cyklistom jazdy „ulicami wąskimi i licznie uczęszczanymi” oraz konne zaprzęgi należało „wymijać, a nie żądać wymijania”⁹. Opisane regulacje były pierwszymi w Galicji rozporządzeniami władzy, normującymi zasady poruszania się na rowerach. Należy przyznać, że zawierały one wiele słuszych postanowień, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w stołecznych miastach, ale zawierały niestety również wiele utrudnień. Właśnie te komplikacje stały się powo-

1894, nr 255, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1894, nr 283, s. 2; „Kurier Lwowski” 1894, nr 311, s. 4.

⁷ *Regulamin jazdy ...*, op. cit., § 7; „Wymijać należy na lewo, wyprzedzać na prawo”, Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Krakowie. Akta Dyrekcji Policji w Krakowie (dalej: WAP DPKr.) 177, *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa* (1895, § 9); „Kolarz winien wymijać w lewo, wyprzedzać w prawo”, *Regulamin jazdy na kole (rowerze) w obrębie miasta Rzeszowa* (1899, § 3); *Regulamin sportowy* (1895 s. 25).

⁸ *Regulamin jazdy ...*, op. cit., § 8–14; „Dziennik Polski” 1894, nr 310, s. 2; „Gazeta Lwowska” 1894, nr 255, s. 3; „Gazeta Narodowa” 1894, nr 283, s. 2; „Kurier Lwowski” 1894, nr 311, s. 4.

⁹ *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa...*, op. cit., § 7 i 9.

dem wystosowania przez lwowskie i krakowskie kluby odwołań. Najobszerniejszym z nich był rekurs krakowskiego klubu, w którym czytamy m.in.:

Już na wstępie zwrócić trzeba uwagę, że jak notorycznym jest, że nikt z urzędników c. k. Dyrekcji Policji w Krakowie i król. stoł. Magistratu nie jeździ na kole, tak rozporządzenie to wydane jest z brakiem znajomości rzeczy, że nawet nie fachowym nieznaną ta jasno się okazuje [...] przeciw każdemu można by łatwo tomy spisać na dowód uprzedzenia, nieznaną rzeczy władz je wydających, braku potrzeby przepisu i często szkodliwego skutku, a zawsze pokrzywdzenia osób nim dotkniętych [...] w § 9 czytamy [...] cyklisty „nie należy żądać wyminięcia” więc odwrotnie fiakier „ma prawo jechać dalej prosto”. A cyklista? On nie może skrócić w prawo, bo jego względem fiakra obowiązuje przepis, że „mijać w prawo nie należy” (§ 9) w lewo nie może zjechać – tam na chodniku nawet iść mu nie wolno (§ 8). Jeśli prędko nie zeskoczy, to „w bezpośrednim pobliżu konia nawet «nigdy» zeskoczyć mu nie wolno” (ostatni ustęp § 9), a jeśli jeszcze dzwonek zapomnia! to już pewna śmierć, bo fiakier nieostrożny nie ma obowiązku się zatrzymać (§ 8)¹⁰.

Podobnie rzecz się miała z wprowadzonym mocą tego regulaminu obowiązku uiszczania przez cyklistów specjalnej opłaty na fundusz ubogich. Postanowienie to tak skomentował z kolei zarząd Oddziału Kolarzy Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie:

Niezbadanym jest tytuł, z powodu którego członkowie Oddziału Kolarzy mają składać na fundusz miejscowych ubogich po 1 zł rocznie, skoro posiadacze zwykłych ekwipaży i kosztownych wierzchowców są wolni od tego, a śmiesznym chyba jest tytuł, że kolarze mają go składać za zużycie broku, jadąc na gumowym, elastycznym, wypełnionym powietrzem kole, a właściciele pojazdów i ostro kutych koni są wolni od tego¹¹.

Generalnie rzecz ujmując, pierwsze galicyjskie regulaminy i zakazy jazdy faworyzowały, jak pisze R. Wasztyl (1900) o krakowskim regulaminie, „ówczesne lobby konno-dorożkarskie”. Jednak podnoszące się głosy sprzeciwu wobec tych unormowań, upowszechnianie się roweru oraz to, że w innych zarządzeniach zrównywano rower z pozostałymi drogowymi pojazdami (o czym już pisano), a także nieprzystawanie niektórych paragrafów do rzeczywistości – wymusiło zmiany¹².

¹⁰ „Koło” 1895, nr 13, s. 163; „Słowo Polskie” 1899, nr 38, s. 4; Rekurs KKC z roku 1892 ..., op. cit., s. 1, 11.

¹¹ WAP. DPKr. 177, Pismo zarządu Oddziału Kolarzy TG „Sokół” w Krakowie z 17.06.1896 roku do c.k. Dyrekcji Policji w Krakowie, s. 5.

¹² R. Wasztyl (1900, s.68), patrz również: „Koło” 1895, nr 13, s. 163; 1897, nr 7, s. 69; T. Stachiewicz (1897, s. 2). O sprzeciwie wobec zakazów jazdy na rowerach na prowincji świadczy, że przemyscy kolarze „przeciw zarządzeniu policji zakazującemu jazdy na rowerach w obrębie miasta, wnieśli pismo do tamtejszego komisariatu (i) rekurs do Namiestnictwa we Lwowie” („Kurier Przemyski” 1895, nr 85, s. 2).

W konsekwencji 10 sierpnia 1898 roku – dykcja lwowskiej policji w porozumieniu z magistratem wydała nowy regulamin, który w §. 1. stanowił:

Koło, każdego typu, uważa się za wóz lekki, temsamem więc obowiązuje kolarzy porządek jazdy tyczący się powozów przepisany dla Lwowa.

Dalsze paragrafy były następstwem pierwszego – określały zasady jazdy poruszania się po ulicach miasta, wyposażenia roweru i sankcji za wykroczenia. Nie wspomiano ani o egzaminie, ani o świadectwie uzdolnienia. Rowerzystów potraktowano tak jak woźniców czy dorożkarzy, założono, że potrafią jeździć, jeżeli nie – to będą podlegać karze. Ogłoszenie tego unormowania spowodowało, że stracił moc obowiązującą regulamin jazdy wydany 20 września 1894¹³.

Najprawdopodobniej pod wpływem lwowskiego, Rada Miasta Rzeszowa na posiedzeniu dnia 17 listopada 1898 r. w uchwale nr 107 zatwierdziła regulamin jazdy na rowerze. Wszedł on w życie 25 kwietnia następnego roku. Było to zarazem pierwsze unormowanie ruchu kołowego na galicyjskiej prowincji. Warto przy tym zaznaczyć, że poza nazewnictwem ulic, niczym od lwowskiego się nieróżniące. Podobnie było i w przypadku nowego krakowskiego regulaminu wydanego 11 lipca 1899 r. Również i w innych galicyjskich miastach doszło do zmiany stosunku lokalnych władz do kolarzy – zgodnie z duchem lwowskiego regulaminu. Tak było np. w Kołomyi i Przemyślu. Jednym słowem, zrównanie wobec prawa roweru z innymi pojazdami upowszechniało się w Galicji w końcu XIX w.¹⁴

Sieć dróg

Jakość dróg galicyjskich była zła. Powszechnie znane przysłowie o „polskich drogach i mostach...” jest tego najlepszą ilustracją. Nawierzchnie miejscowych dróg były wyjątkową zmurą miejscowych kolarzy. Ich fachowy organ pisał we wrześniu 1895 r., że „najważniejszą sprawą dla cyklistów są dobre drogi, a tych niestety w Galicji bardzo mało”. Sporo traktów było natomiast „najnędnieszch”, a szcze-

O nieprzystawaniu niektórych paragrafów do rzeczywistości niech świadczy jeszcze wzmianka o nakazie przytwierdzenia do roweru numeru pozwolenia na jazdę: „numera okazały się już dawno niepraktycznymi i kontroli wcale nie ułatwiają” („Słowo Polskie” 1898, nr 160, s. 3).

¹³ *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa...* (1898).

¹⁴ Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Rzeszowie. Akta Miasta Rzeszowa, Księga Uchwał Rady Miejskiej 1898 do 1901, sygn. 77; *Regulamin jazdy na kole (rowerze) w obrębie miasta Rzeszowa* (1899); *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa...* (1899, s. 231–232); „Głos Pokucki” 1899, nr 22, s. 3; *Przemyśla regulamin...* (1905).

gólnie „koło Lwowa bardzo wiele”. Podobnie było w okolicach Krakowa, czego wymownym przykładem „rządowa droga między Bochnią a Brzeskiem”, tak opisywana przez cytowany organ:

Środkiem tego gościńca leży tyle pyłu, że koło wraz z rafą grzęźnie, po obu stronach pryzmy tłuczonego kamienia (w całym niemal świecie, ze względów na komunikację i na kolarzy dozwolone jest kładzenie pryzm tylko z jednej strony gościńca, ale u nas inaczej!), prócz tego zaś we środku, w tej masie pyłu dwie wyżłobione przez wozy głębokie koleiny, tym zdradliwsze, ile że przykryte warstwą kurzu [...]. Przecież z tego tworzy się masa błota”. Jeśli tak wyglądał w Galicji trakt o charakterze międzynarodowym w roku 1895, to trudno się dziwić, że jeszcze pięć lat później kompetentne czasopismo rolnicze stwierdziło, iż po tujszych drogach gminnych kolarze „zamiast jechać na swojej maszynie” muszą iść piechotą i toczyć „swe dwa kółka obok siebie”¹⁵.

Nie wyróżniały się jakością również ulice galicyjskich miast. Na początku 1893 r. „ulic asfaltowanych” nie było nawet we Lwowie i Krakowie. Natomiast w dwa lata potem cykliści Krakowa alarmowali c.k. Namiestnictwo we Lwowie, że na ulicach ich miasta można spotkać „świeży, ostry szuter, kawałki garnków, tłuczonego szkła, kupy nieczystości”. Z kolei we wrześniu 1899 r. ulice lwowskie w dowcipny sposób, w formie wierszowanego listu do władz miasta, tak opisywał jakiś cyklista:

Prześwietny Magistracie !
 Cyklistów zastęp mnogi
 Prosi Cię, zrównaj bruki i wygładź nam drogi.
 Bo nie dość, że już teren nierówny z natury,
 Nadto w bruku wyboje, doły, garby, dziury,
 Stąd nie wielka do jazdy jest dla nas podnieta,
 Gdy się człowiek trząść musi, niby galareta,
 I doznaje wrażenia, że nie po ulicy,
 Lecz po jakiejś ogromnej jedzie maglownicy.
 Czasem czeluść głęboka czyha na cyklistę,
 Lub topielą mu grozą kałuże błotniste.
 Trudno wszystko wyliczać, gdy przeszkód jest trzysta:
 Jedna starczy, by sobie kark skręcił cyklista.
 Jeśli nie chcesz też po nim na pogrzebie ronić,
 Uszy swoje do tych próśb racz skłonić.

R. P.¹⁶

¹⁵ „Koło” 1895, nr 14, s. 178; „Przewodnik Kółek Rolniczych” 1900, nr 20, s. 326. Por. także: M. Weinert (1962); przysłowie, które cytowano, w całości brzmi: „polskie drogi i mosty, niemieckie posty, francuskie małżeństwa, włoskie nabożeństwa, to wszystko nic nie warto”.

¹⁶ „Głos Narodu” 1893, nr 1, s. 10; WAP DPKr. 177, Rekurs „Krakowskiego Klubu Cyklistów z roku 1892” z 24.05.1895 r. do Wysokiego c.k. Namiestnictwa we Lwowie od rozporządzenia c.k. Dyrekcji Policji w Krakowie z 9 maja 1895 r., s. 14; „Słowo Polskie” 1899, nr 224, s. 4.

Pewna poprawa tego stanu nastąpiła dopiero z początkiem XX w. Wtedy to c.k. Sejm Krajowy rozpoczął dotowanie budowy dróg powiatowych i gminnych oraz dążył do uzupełnienia traktów kolejowych. Nie dysponujemy jednak dokładnymi informacjami pokazującymi tę przemianę. Jako przykład tego polepszenia stanu dróg niech posłużą dane statystyczne prezentujące rodzaj nawierzchni traktów stołecznego Lwowa (patrz. tab. 1)¹⁷.

Tabela 1. Powierzchnia i rodzaj dróg w m² utrzymywanych przez gminę miasta Lwowa w latach 1903–1911

Rok	Powierzchnia ulic o ulepszonej nawierzchni				łącznie	Szutrowane	Powierzchnia ulic ogółem
	kamienne	asfaltowe	brukowane kostką				
			kamienną	drzewną			
1903	213 744	3 272	–	9 040	226 056	650 438	876 495
1904	213 744	3 272	–	9 040	226 056	650 438	876 495
1905	214 256	3 272	–	9 040	226 056	651 230	877 810
1906	222 156	3 235	–	10 000	235 391	653 081	888 472
1907	228 040	11 878	–	10 000	249 918	664 182	898 652
1908	242 753	12 500	–	10 000	265 253	870 437	1 135 690
1909	253 514	16 692	4 056	10 000	284 262	873 463	1 157 725
1910	253 855	16 692	4 056	10 906	285 509	879 880	1 165 389
1911	253 855	16 692	6 028	10 906	287 481	882 111	1 169 592

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T. Dyszkiewicz (1907, t. XI, s. 7; 1910, t. XII, s. 14; 1911, t. XIII, s. 10), *Wiadomości statystyczne ...* (1914)

Poprawa stanu stołecznych dróg Galicji nie następowała nagle, nie można nawet stwierdzić, że jakość ciągów komunikacyjnych stała się zdecydowanie lepsza. W całym badanym okresie drogi szutrowane stolicy stanowiły około 75% ich powierzchni ogółem. Dopiero analizując poszczególne wielkości można zauważyć tę niewielką poprawę. Przede wszystkim powierzchnia ulic ogółem w sprawozdawczych latach 1903–1911 wzrosła z około 876 tys. m² do blisko 1,2 mln m², czyli o prawie 34%. W tym samym czasie powierzchnia ulic asfaltowanych wzrosła z nieco ponad 3 tys. m² do prawie 17 tys. m², a zatem o 500%. Wprowadzie powierzchnia ulic o ulepszonej nawierzchni nie powiększyła się tak znacząco, gdyż z około 226 tys. m² do 287 tys. m², czyli nieco mniej niż ogólny wzrost powierzchni dróg w mieście (tylko o 27%), ale bez wątpliwości doszło do poprawy nawierzchni ulic najczęściej wykorzystywanych. Można zatem przypuszczać, że było to zauważalne przez mieszkańców Lwowa, choć na pewno niewystarczające.

¹⁷ J. Buszko (1988, s. 93), H. Wereszycki (1986, s. 189).

Uwarunkowania społeczne

Przeszkodą w turystyce kolarskiej był też stosunek mieszkańców Galicji do cyklistów. Pierwszy rozbój dokonany na cyklicście miał miejsce w Krakowie w 1870 r. Z czasem jazda w miastach stawała się bezpieczniejsza, ale i tak dochodziło tu do podobnych rozbójów. O takim wypadku z 1909 r. informowała prasa:

Napad na cyklistów. W niedzielę nad ranem napadło 30 ludzi na powracających przez rogatkę Gródecką we Lwowie cyklistów. Sześciu zdołało się bądź to wymknąć, bądź obronić tylko jednego nazwiskiem Antoniego Porczyńskiego, urzędnika prywatnego, obito ciężko, zadając mu wiele ran na głowie, rękach i plecach, z tych jedną poważną¹⁸.

Poza tego rodzaju przemocą ówcześni cykliści narażeni byli i na inne niespodzianki. Poniżej fragment relacji jednego z kolarzy, który w 1896 r. podróżował po Galicji:

Najeździłem się dość [...], lecz podobnie złośliwego ludu nie widziałem dotąd. Co chwila spotykałem fury, które mnie wypychały do rowu i słyszałem przemowy tej treści: – Psia krew, ciarach, pan – jedzie na kółeczku, a cłek musi harować w polu.

Nic to jednak wobec następującego epizodu:

Widzę, że gdy się zbliżam do nich, kilku chłopaków zaczyna zbierać kamyki na drodze.

– A czy to na mnie zbierasz te kamyki, mój chłopcze? – zapytuję.

– Nie, panie – odpowiada mi słodko – my ino tak do celu rzucamy – a gdy nie zatrzymując się jechałem dalej, czuję grad kamieni spadających obok mnie i następujące słowa: – Na ciebie złodzieju, na ciebie ciarachu – wszystkich was wyrznięmy niedługo! (Pieniążek 1897).

Warto przytoczyć jeszcze jeden opis takiego zdarzenia, o którym doniósł kwietniowy numer „Dziennika Krakowskiego” z 1896 r.:

Przeszłego tygodnia wybrało się ze Sambora grono rowerzystów na wycieczkę. W okolicy napadli na nich chłopcy i zatrzymawszy ich, obrzuciwszy kamieniami wśród obelg i odgrzań: „Wy panowie bawicie się kółkami, a my musimy na was pracować!”¹⁹.

¹⁸ „Nowa Reforma” 1909, nr 247, s. 2.

¹⁹ „Dziennik Krakowski” 1896, nr 84, s. 4. Opisany wypadek nie był niczym szczególnym. Przykładowo „Pogoń” z lipca 1896 r. (nr 30, s. 6) doniosła: „Dwaj cykliści tarnowscy, powracający z Dunajca do miasta, napadnięci zostali przez kilku podochoconych rzemieślników i pokaleczeni”, a „Słowo Polskie” w 1898 r. (nr 224, s. 3) podało: „np. na drodze gródeckiej parobczaki, potracają się wzajemnie z rozmysłu, tak aby uderzyć o jadącego cyklistę, gdy kolarz zwróci im na to uwagę, posypie się za nim grad kamieni, że trudno wrócić bez rozbitej głowy. Na drodze do Lubienia inaczej zabawia się wiejska młodzież. Otóż tam, układają na drodze umyślnie podwójne, a niekiedy potrójne sznurki z kamieni o ile

Rozboje te musiały być na tyle częste, że w 1895 r. Delegat c.k. Namiestnictwa w Krakowie wydał do wszystkich Zwierzchności Gminnych oraz Żandarmerii okólnik następującej treści:

Istniejący za zezwoleniem c. k. Rządu Klub Cyklistów w Krakowie wniósł do mnie zażalenie na to, że osoby jadące na kole (bicyklach, rowerach) natrafiają w niektórych gminach tutejszego powiatu na przeszkody ze strony miejscowej ludności, zwłaszcza niedorostków, którzy na te osoby nawet kamieniami rzucają lub też na drogach umyślnie układają kamienie, przez co narażeni są cykliści na wielkie niebezpieczeństwo. Wskutek tej skargi polecam namiestnikowi gminy, aby osoby jadące na kołach (cyklistów) otoczył opieką i surowo karał tych wszystkich, którzy w tamtejszej gminie samowolnie utrudniali te jazdy na kołach. Za ścisłe przestrzeganie tego polecenia będzie mi naczelnik gminy osobiście odpowiedzialny. Kraków, dnia 25 kwietnia 1895 roku²⁰.

Podobne rozporządzenie wydały starostwa we Lwowie – 15 maja 1896 r. i w Tarnowie – jesienią 1896 r. oraz komisarz policji w Tarnopolu w 1900 r.²¹ Mimo jednak tych unormowań biorących w obronę kolarzy, do końca badanego okresu napady na nich dalej się zdarzały.

Rozboje dokonywane na kolarzach nie były ich jedynym utrapieniem. Na drogach dochodziło do najróżniejszych incydentów, których powodem często była „złość ludzka” objawiająca się różnorodnie. Na przykład w okolicach Lwowa zdarzały się wypadki, że chłopci tamtejsi uderzali „«ditka» batem podczas przejazdu koła furmanki”²². Spotkania z furmanami, co najwyżej kończyły się paroma sińcami, o wiele niebezpieczniejsi mogli okazać się kawalerzyści. O takim przypadku doniosła „Gazeta Przemyska” z 3 kwietnia 1894 r.:

W czwartek dnia 31 z. m. jechało kilku członków klubu kolarzy traktem lwowskim na wycieczkę. W pobliżu krytego mostu spostrzegli jadący przodem adwokat p. dr Kormosz i lekarz p. dr Lityński jeźdźca, którego koń na widok bicykli zaczął się niepokoić. Już mieli zsiadać z kół, gdy z ust jeźdźca, młodziutkiego podporucznika kawalerii, usłyszeli ostrą komendę: «Absteigen!» a następnie: „Es ist die Vorschrift, ja, aber Sie Kennen freilich die Vorschrift nicht [...]” itp. Zdumieni tym nawałem słów i pomni porąbania przed kilku tygodniami spokojnego obywatela, czekali kolarze milcząc, póki dzielny porucznik się nie oddali²³.

możności ostrych. Cyklista przejeżdżający tędy szybko, gdy wjedzie w taką pułapkę, musi pneumatyki przedziurawić, skutkiem czego następuje wystrzał jak z pistoletu, a towarzyszy mu głośny śmiech ukrytej w lesie młodzi, zadowolonej z dokonanego dzieła”.

²⁰ „Koło” 1895, nr 6, s. 68.

²¹ „Słowo Polskie” 1897, nr 104, s. 2; 1900, nr 222, s. 3; „Pogoń” 1897, nr 24, s. 4.

²² „Słowo Polskie” 1898, nr 224, s. 3.

²³ „Gazeta Przemyska” 1894, nr 44, s. 3.

Ogólny stosunek społeczności wiejskiej do kolarzy w przejrzysty sposób przedstawił to „Kurier Rzeszowski” z 1897 r.:

Po wsiach naszego powiatu utrzymuje się przekonanie, że wyszło rozporządzenie, aby każdego cyklistę we wsi zatrzymano dla rewizji paszportu, a następnie odstawiono do starostwa.

Oczywiście nie było takiego zarządzenia, ale to mniemanie wskazywało, że w pojęciu mieszkańców wsi, każdy cyklista był podejrzany. Oprócz podejrzliwości, charakteryzowała ich jeszcze jedna cecha, o czym w formie anegdoty donosił „Naród” z 1897 r.:

Pocziwi wieśniacy.

– Magdaa! ... Maagda!

– Czegój się dzes?

– Wypędź ino gęsi na drogę, bo pędzą wściekliste, moze którą przejadą, to i lepiej zapłacać jak Zydy na jarmarku²⁴.

Nie lepszy był stosunek mieszkańców miast. W Krakowie kolarz był „przyjmowany przez ulicę okrzykami «diabeł», «wariat», szczuty psami, obrzucany cegłą i kamieniami, napastowany drągami”. We Lwowie w tamtejszej prasie można było przeczytać takie komentarze:

Powszechnie to wiadomą rzeczą, że cyklistom, przynajmniej wedle ich własnego wyobrażenia, „wszystko wolno”. Aby uniknąć więc „dzikich” pretensji, jakie uczuwają do nich ludzie pozioimi, pełzający wolnym chodem po ziemi, powinno się dla nich wydać przepisy następujące: 1) Każdy przechodzień powinien być zaopatrzonej w dzwonek, albo róg sygnałowy i dzwonić w czasie przejścia przez ulicę, jeżeli tylko spostrzeżga z daleka cyklistę. 2) W nocy każdy przechodzień powinien być zaopatrzonej w latarkę zapaloną. 3) Cała okolica powinna być wyrównana, aby cyklista nie potrzebował wspinać się po górach. 4) Przechodnie powinni chodzić środkiem ulicy, aby cykliści mogli swobodnie jeździć po chodnikach. 5) Każdy przechodzień, spotkany na chodniku, winien zapłacić karę do 40 koron. 6) Każdy przechodzień, który skutkiem własnej nieostrożności spowoduje wypadek i narazi cyklistę na przejechanie go, ulega karze powyższej. 7) Każdy właściciel psów i kur, któryby cykliści przejechali, będzie surowo karany. 8) Wszyscy chodzący pieszo winni posiadać numery i płacić podatki²⁵.

W szkołach, gdzie już w XIX w. młodzież zaczynała interesować się turystyką kolarską również nie mogła ona znaleźć poparcia u swoich nauczycieli. Najlepszą

²⁴ „Kurier Rzeszowski” 1897, nr 16, s. 3; „Naród” 1897, nr 3, s. 4.

²⁵ Rekurs „Krakowskiego Klubu ...”, op. cit., s. 11; „Kurier Lwowski” 1896, nr 236, s. 5. Taka sama sytuacja była i w miastach prowincjonalnych, gdzie np. „Kurier Rzeszowski” z 14 lipca 1895 roku, nr 42, s. 2 pisał: „używający tego sportu (kolarstwa) potrzebują ochrony przed ulicznikami, uszkadzającymi maszyny, lub przed bohaterami szczującymi psy na jadących”.

tego ilustracją jest zdarzenie z 1907 roku. Wtedy to krakowski c.k. inspektor szkolny w te słowa zwrócił się do profesora gimnazjum – Rudolfa Wacka²⁶:

[...] te dalekie wycieczki pańskie z uczniami na rowerach, to opiekowanie się tymi „atletami”, to interweniowanie w sprawie tego ucznia z 5-tej klasy – jakiegoś Beka czy „Byka” – to tylko popieranie włóczęgostwa i lenistwa: my byków w szkole nie potrzebujemy. To tylko demoralizacja młodzieży. Nie zapominaj pan, iż jesteś pedagogiem.

Na początku XX w. dla wielu nauczycieli, nie tylko z Krakowa, ćwiczenia sportowe i turystyka były postrzegane jako marnowanie czasu młodzieży, nawet opinie ówczesnych nauczycieli gimnastyki były podobne: „dostaną jeszcze zapalenia płuc – wszak tu w zakładzie mają salę gimnastyczną, mają «rek» – czy im to za mało?” (Wacek 1948, s. 9, 14).

Przez zacytowane uwagi przebija niechęć do kolarzy; wprawdzie zachowanie cyklistów nie było idealne i sporo racji należy oddać dziennikarzowi „Kuriera Lwowskiego”. Poza tym kolarze zwykle na wycieczki wybierali miejscowości znajdujące się nieopodal ich miejsc zamieszkania, co oczywiście prowadziło do rozwoju turystyki, ale miało też i negatywny skutek. Wiązał się on z problemami mieszkającej tam społeczności, którzy na co dzień musieli się borykać ze zwiększonym rowerowym ruchem turystycznym. O czym bardzo dokładnie informowała prasa:

Cyklści odwiedzający tłumnie Brzuchowice stają się postrachem mieszkańców tego pięknego letniska, zwłaszcza dziatwy, jeżdżą najczęściej w szalonym pędzie, bez latarek wieczorem, a co najgorsze chodnikami, przeznaczonymi dla pieszych. Nie pomagają tablice z przestrogami, ani protesty przerażonych matek lub opiekunek. Taki jeden lub drugi pan potrąci dziecko, potłucze dotkliwie i rzuciwszy nieparlamentarną odpowiedź na uczynioną sobie uwagę, pomyka dalej na stalowym rumaku²⁷.

Już w początkach XX w. można było zaobserwować negatywny wpływ turystyki na społeczności lokalne, na mieszkańców letniskowych miejscowości położonych nieopodal dużych miast. Bez wątplenia ta dysfunkcja turystyki właśnie poprzez turystykę kolarską mogła zostać po raz pierwszy zaobserwowana na terenie

²⁶ R. Wacek (1883–1956) jeden z najwybitniejszych działaczy galicyjskiego i polskiego ruchu sportowego. Organizator oraz popularyzator kolarstwa w Krakowie i Lwowie, profesor gimnazjalny; dziennikarz i publicysta sportowy. Poprowadził najgłośniejsze wycieczki rowerowe początku XX w. w Galicji, w 1913 do Hiszpanii i w 1914 do Anglii i Norwegii, z których ogłosił drukiem wspomnienia: *Rowerem po Europie* (1925); *Do Anglii i Norwegii rowerem* (1927). Szerzej na ten temat, patrz: M. Słoniewski (1990, nr 4, s. 118–120).

²⁷ „Gazeta Lwowska” 1909, nr 150, s. 4.

naszego kraju. Warto o tym wspomnieć, gdyż w dotychczasowych opracowaniach nikt na to nie zwracał uwagi²⁸.

Jak widać, na negatywny stosunek społeczeństwa kolarze ucziwie zapracowali, ale z drugiej strony wielu mieszkańców niejeżdżących na rowerze, nie mogło pogodzić się ze zmianami, jakie zachodziły w ich otoczeniu, z tym, że zmieniał się ruch uliczny, że rower stał się w krótkim okresie przedmiotem nieomal powszechnego użytku. Ta nieumiejętność akceptowania zmian była podstawą konfliktów. Nawet używanie dzwonka przez rowerzystów (notabene regulaminy nakazywały dzwonienie) było negatywnie odbierane. Piesi uważali, że są „dzwonkiem ustawicznie płoszeni... jak przed psem wściekłym”.²⁹

Zwiększanie się ruchu drogowego musiało w końcu doprowadzić i do wypadków z udziałem kolarzy. Pierwsze informacje o takich zdarzeniach wiążą się z welo-cypedem, ale dopiero w momencie upowszechnienia się roweru zaczęło faktycznie do nich dochodzić. Prasa pisała nawet, że informacje o nich przynosił „prawie każdy dzień”³⁰.

Zdarzenia takie były na tyle powszednie, że specjalistyczna gazeta prawna: „Przegląd Prawa i Administracji” w numerze z 1897 r., zajęła się wykładnią, tłumacząc, który przepis ustawy karnej powinien być zastosowany. Nieostrożna jazda cyklisty podpadała pod przepis § 427 ustawy karnej. Natomiast, gdy jazda była niebezpieczna dla życia, zdrowia lub ciała ludzi, to § 431 tej ustawy powinien, według tego czasopisma, mieć zastosowanie. Wymienione paragrafy brzmiały:

§ 427. Za przekroczenie prędkości i nieostrożnego jeżdżenia zaprzęgiem lub wierzchem, po miastach i innych bardziej zamieszkałych albo licznie zwiedzanych miejscowościach, właściciel lub używający powozu, jeżeli sam jest obecny i woźnicy prędkiego jechania nie wzbroni, lub też sam podobnie prędko i nieostrożnie jedzie zaprzęgiem czy wierzchem, skazanym będzie na karę od dwudziestu pięciu do stu złotych.

§ 431. Niepodobna wyliczyć wszystkich przekroczeń, które bezpieczeństwo ciała narażają na szwank. Dlatego też każdy z czynów i opuszczeń w §§ 335 do 337 wyszczególnionych, choćby nie wyrządził żadnej szkody rzeczywistej, jest przekroczeniem i ukaranym być winien grzywnami od pięciu do pięciuset złotych, albo aresztem od dni trzech do trzech miesięcy.³¹

²⁸ Ta uwaga dotyczy zwłaszcza opracowań S. Zaborniaka (Szmyt, Zaborniak 2007), w których, mimo że traktują o sprawach turystyki kolarskiej w Galicji, tego problemu nie zauważa.

²⁹ „Kurier Lwowski” 1895, nr 174, s. 3; „Kurier Rzeszowski” 1895, nr 42, s. 2.

³⁰ „Nowa Reforma” 1899, nr 125, s. 2. O potrąceniach, tylko w 1897 r., podały: „Dziennik Polski” nr 188, s. 2; nr 191, s. 2; nr 192, s. 2; nr 195, s. 3; „Gazeta Narodowa” nr 195, s. 2; nr 248, s. 2; „Słowo Polskie” nr 157, s. 1. Także i na prowincji dochodziło do wypadków, potrąceń, o czym donosiły: „Zakopianin” 1899, nr 4, s. 2; „Postęp” 1895, nr 4, s. 6; „Głos Rzeszowski” 1898, nr 17, s. 3; 1899, nr 32, s. 3.

³¹ *Powszechna ustawa karna ...* (1880, s. 190, 202).

Jak widać, w § 427 nie ma słowa o rowerze, czy podobnym pojeździe, ale według „Przeglądu Prawa i Administracji”: „nie podlega wątpliwości, że przepis § 427 ustawy karnej stosowanym być ma także do jazdy na bicyklu”, gdyż „brzmienie i duch tego przepisu” na to wskazują³².

Podróżowanie po Galicji, ba, nawet przejazdy rowerem po ulicach miasta, mogły pociągać za sobą nieprzewidziane wypadki. A przecież właśnie po ulicach i szosach jeżdżono na turystyczne eskapady. Jest więc oczywiste, iż musiały one rzutować na samopoczucie turystów kolarzy.

Zakończenie

W tej krótkiej prezentacji starano się przedstawić uwarunkowania turystyki kolarzkiej w dobie autonomii galicyjskiej. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że ówczesni turyści kolarze, by móc oddawać się swojej pasji, musieli pokonać wiele trudności. Poczynając od zwykłej niechęci ludzkiej objawiającej się obelżywymi wyzwiskami kierowanymi pod ich adresem, a skończywszy na groźbach służb mundurowych, które to przecież były powołane do ochrony obywateli, także tych na rowerach. Na społeczne trudności nakładała się przysłowiowa bieda galicyjska, a zwłaszcza brak infrastruktury drogowej. Doszło wprawdzie do niewielkiej poprawy w tym względzie, ale dopiero z końcem badanego okresu i to jedynie w miastach, co niestety w niewielkim stopniu poprawiło ogólnie złą sytuację. Z tych powodów nie powinno dziwić, że miejsca, które nadawały się do jazdy były nad wyraz często odwiedzane przez turystów na rowerach, co z kolei musiało powodować frustracje tam wypoczywających innych uczestników ruchu turystycznego. Pomimo zatem szczupłej garstki kolarzy turystów, już wtedy dochodziło do dysfunkcji turystyki. Godny podkreślenia jest przede wszystkim upór rowerzystów oddających się z pasją zamiłowaniu do wędrówek. Rower dawał niespotykaną dotąd wolność przemieszczania się, w każdym kierunku i o dowolnej porze. To dzięki niemu dochodziło do eskapad wcześniej zarezerwowanych jedynie dla wąskiej grupy bardzo majątnych obywateli. Jednym słowem, ten jednośląd stał się symbolem demokracji i prawdopodobnie to właśnie wyjaśnia, dlaczego mimo tych wielu barier, tak społecznych, administracyjnych, jak i ekonomicznych (rowery były niezwykle drogiymi pojazdami), można mówić o wielkim, jak na ówczesne możliwości, społecznym zainteresowaniu turystyką kolarzką.

³² „Przegląd Prawa i Administracji” 1896, s. 167; 1897, s. 32;

Bibliografia

P u b l i k a c j e

- Dyszkiewicz T., 1907, *Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie*, t. IX, Lwów.
Dyszkiewicz T., 1910, *Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie*, t. XII, Lwów.
Dyszkiewicz T., 1911, *Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie*, t. XIII, Lwów.
Pieniążek J., 1897, *Lwów–Gdańsk*, „Koło”, nr 2.
Stachiewicz T., 1897, *Zakaz jazdy na kole w Zakopanem*, „Dziennik Polski”, nr 209.
Wacek R., 1925, *Rowerem po Europie*, Lwów.
Wacek R., 1927, *Do Anglii i Norwegii rowerem*, Lwów.
Wacek R., 1948, *Wspomnienia sportowe*, Opole.

C z a s o p i s m a

- „Czas”, Kraków 1867–1914; „Dziennik Krakowski”, Kraków 1896–1897; „Dziennik Polski”, Lwów 1869–1900; „Gazeta Lwowska”, Lwów 1866–1914; „Gazeta Narodowa”, Lwów 1867–1913; „Gazeta Przemyska”, Przemyśl 1887–1894; „Głos Jarosławski”, Jarosław 1893–1895; „Głos Narodu”, Kraków 1893–1900; „Głos Pokucki”, Kołomyja 1899; „Głos Rzeszowski”, Rzeszów 1897–1914; „Koło”, Lwów 1895–1899; „Koło. Kalendarz Sportowy”, Lwów 1895; „Kraj”, Kraków 1869–1874; „Kurier Lwowski”, Lwów 1882–1900; „Kurier Przemyski”, Przemyśl 1895–1897; „Kurier Rzeszowski”, Rzeszów 1883–1890; 1894–1898; „Naród”, Lwów 1893–1900; „Nowa Reforma”, Kraków 1882–1914; „Pogoń”, Tarnów 1881–1913; „Postęp”, Rzeszów 1895; „Przegląd Prawa i Administracji”, Lwów 1892–1900; „Przewodnik Kółek Rolniczych”, Lwów 1900; „Słowo Polskie”, Lwów 1894–1908; „Zakopianin”, Zakopane 1899.

O p r a c o w a n i a i a r t y k u ł y

- Buszko J., 1988, *Historia Polski 1864–1948*, t. IV, Warszawa.
Kurek A., 2000, *Początki turystyki kolarskiej w Galicji w latach 1867–1886*, „Folia Turistica” 2000.
Kurek A., 2009, *Formy i przemiany turystyki kolarskiej w Galicji do 1914 roku*, [w:] *Polska kultura fizyczna i turystyka w czasach zaborów i II Rzeczypospolitej*, D. Dudka (red.), Kraków.
Kurek A., 2011, *Kto i jak góry rowerem zdobywał, czyli o początkach kolarstwa polskiego w Karpatach*, [w:] *Góry – człowiek – turystyka: księga jubileuszowa dedykowana prof. dr hab. Andrzejowi Matuszykowi w 75. rocznicę urodzin*, P. Cybula, M. Czyż, S. Owsianowska (red.), Kraków.
Nastuszonek W., 1973, *Rodowód polskiej turystyki – z dziurysza turystyki kolarskiej*, „Gościńiec”, nr 48.
Obodyński M., Zaborniak S., 2007, *Turystyka rowerowa w działalności TG „Sokół” (1867–1914)*, [w:] *Z tradycji kolarstwa na ziemiach polskich w Galicji i Podkarpaciu (1867–2007)*, K. Obodyński, S. Zaborniak (red.), Rzeszów.
Stoniewski M., 1990, *Wacek Rudolf*, „Wychowanie Fizyczne i Sport”, nr 4.
Szmęt Ł., Zaborniak S., 2007, *Działalność turystyczna kolarzy Lwowskiego Klubu Sportowego „Pogoń” (1904–1939)*, [w:] *Z tradycji kolarstwa na ziemiach polskich w Galicji i Podkarpaciu (1867–2007)*, K. Obodyński, S. Zaborniak (red.), Rzeszów.
Wasztyl R., 1900, *Kolarstwo krakowskie w latach 1886–1918 i jego wkład w tworzenie podstaw organizacyjnych kolarstwa w Polsce w latach 1919–1920*, „Rocznik Naukowy AWF Kraków”, t. XXIV.

Weinert M., 1962, *Stan higieny i wychowania fizycznego w Galicji w latach 1870–1900 oraz próby jego poprawy*, „Rozprawy Naukowy WSWF Wrocław”, t. I.

Wereszycki H., 1986, *Pod berłem Habsburgów*, Kraków–Wrocław.

Źródła

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Krakowie. Akta c.k. Dyrekcji Policji w Krakowie:

- Pismo zarządu Oddziału Kolarzy Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Krakowie z 17.06.1896 roku do c.k. Dyrekcji Policji w Krakowie;
- *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa wydany przez c.k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Krakowa 9 maja 1895 roku*;
- Rekurs „Krakowskiego Klubu Cyklistów z roku 1892” z 24.05.1895 roku do Wysokiego c.k. Namiestnictwa we Lwowie od rozporządzenia c.k. Dyrekcji Policji w Krakowie z 9.05.1895 roku.

Wojewódzkie Archiwum Państwowe we Lwowie. Akta c.k. Dyrekcji Policji we Lwowie:

- *Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa, wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Lwowa 10.08.1898 roku*.

Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Rzeszowie. Akta Miasta Rzeszowa, Księga Uchwał Rady Miejskiej.

Źródła ogłoszone drukiem

Powszechna Ustawa Karno Austriacka (kodeks karny) z dnia 27 maja 1852 r. Część druga, Kraków 1880.

Przemysła Regulamin Porządku i Czystości, z dnia 17 marca 1902 roku, Przemysł 1905.

Regulamin jazdy na kole (rowerze) w obrębie miasta Rzeszowa, Rzeszów 1899.

Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Krakowa, wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Krakowa 11.07.1899 roku, „Koło” 1899, nr 19, s. 231–232.

Regulamin jazdy na kole w obrębie miasta Lwowa wydany przez c. k. Dyrekcję Policji w porozumieniu z Magistratem król. stoł. miasta Lwowa 20 września 1894 roku, „Koło. Kalendarz Sportowy” 1895, s. 21–23.

Regulamin sportowy Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, „Koło. Kalendarz Sportowy” 1895, s. 25.

Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie opracowane przez Miejskie Biuro Statystyczne, pod red. T. Dyszkiewicza, Lwów 1914, t. XIV.

**HOW PEOPLE IN GALICIA RODE ON BIKES TO THE COUNTRYSIDE THAT IS,
THE THING ABOUT THE DETERMINANTS OF CYCLING TOURISM UNDER AUSTRIAN RULE
(IN THE PERIOD OF THE PARTITIONS OF POLAND)**

Abstract

Along with the appearance of a modern type of bicycle in the late 80s of the 19th century, cycling tourism started to develop. Its development continued despite numerous unfavourable phenomena such as, first of all, the reluctance of part of society to cyclists. This manifested itself in the form of administrative restrictions on riding as well as incidents of mugging cyclists. The quality of Galician roads did not make riding easy either. Cyclists themselves were to blame as well. Riding along pavements, they pushed their way through pedestrians and visiting resorts *en masse*, they made life difficult to holiday-makers. Especially in Brzuchowice, near Lvov, it was difficult to walk around on sunny summer days due to a considerable number of cyclists passing by.

Tadeusz GRABOWSKI

Roztoczański Park Narodowy, Zwierzyniec

Paweł CEBRYKOW

Zakład Kartografii i Geomatyki UMCS w Lublinie

Robert RABIEGA

Józefowska Kawaleria Rowerowa, Józefów

TURYSTYKA ROWEROWA NA ROZTOCZU – STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU

Wstęp

Roztocze to region pogranicza przyrodniczo-kulturowego, dla którego trudno gdziekolwiek znaleźć analogię. To kraina różnorodna, pełna osobliwości przyrodniczych, ważny korytarz ekologiczny, pogranicze etniczne znane z wielu wydarzeń historycznych. Kraina malowniczych miast i miasteczek położonych na pograniczu kultur, dziś przecina go w połowie granica polsko-ukraińska, która jest jednocześnie granicą Unii Europejskiej. Roztocze wyodrębnia się indywidualnymi cechami fizjograficznymi na tle otaczających go krain (Buraczyński 2002). Roztocze to miejsce wypoczynku dla kilkuset tysięcy osób. Region inspiracji dla artystów i przedsiębiorców, kraina nieodkryta, która dopiero wpisuje się na turystyczną mapę Polski i Europy.

Cele

Celem autorów pracy jest próba przedstawienia stanu zagospodarowania i natężenia rowerowego ruchu turystycznego na tle stopnia zagospodarowania i rozkładu ruchu turystycznego w obrębie transgranicznego regionu Roztocze. Opracowanie uwzględnia uwarunkowania formalnoprawne związane z funkcjonowaniem turystyki w polskiej i ukraińskiej części Roztocza oraz ich przestrzeń turystyczną w bezpośrednim sąsiedztwie. Przedstawiono także próbę oceny stanu i perspektyw rozwoju dla turystyki rowerowej na Roztoczu.

Metody

W obrębie Roztocza nie prowadzi się jednolitych zintegrowanych jakościowych i ilościowych badań ruchu turystycznego. W związku z tym trudno jest dokonywać kompleksowych analiz porównawczych. Opracowanie bazuje przede wszystkim na analizie materiałów własnych oraz pozyskanych z różnych źródeł danych statystycznych, które pozwalają na określenie wielkości i porównanie ruchu turystycznego. Brak jednolitych danych źródłowych oraz bardzo nierównomierne rozłożenie ruchu turystycznego w czasie i przestrzeni na Roztoczu umożliwił tylko selektywny opis ruchu turystycznego, w tym turystyki rowerowej. W analizach wykorzystano ewidencję prowadzoną w Roztoczańskim Parku Narodowym i Jaworowskim Przyrodniczym Parku Narodowym. Autorzy nie porównują ruchu turystycznego na Roztoczu w Polsce i na Ukrainie. Mają świadomość, że rozwój turystyki łączy się ściśle z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, który w Polsce i na Ukrainie jest różny. Autorzy wykorzystali własne doświadczenie związane z organizacją, zagospodarowaniem i uprawianiem turystyki rowerowej na Roztoczu.

Ruch turystyczny na Roztoczu

Wykorzystanie walorów przyrodniczo-kulturowych Roztocza jest bardzo nierównomierne zarówno w czasie, jak i w przestrzeni. W części polskiej najmniej poznane i zagospodarowane jest Roztocze Zachodnie i Wschodnie. Największy ruch turystyczny obserwuje się na obszarze Roztocza Środkowego.

Szacuje się, że na Roztoczu polskim rokrocznie przebywa około 700–800 tys. turystów, a Roztoczański Park Narodowy odwiedza blisko 120 tys. osób. Dominują przyjazdy krótkoterminowe związane z turystyką poznawczą, ekoturystyką, agroturystyką. Na Roztoczu ukraińskim nieco większą rolę odgrywa turystyka uzdrowiskowa i religijna. Nieodkryte dla turystów pozostaje Roztocze na Ukrainie. Szacuje się, że ruch turystyczny na Roztoczu ukraińskim (poza Lwowem) wynosi około 100–200 tys. osób w ciągu roku, a w Jaworowskim Przyrodniczym Parku Narodowym oscyluje wokół 30 tys. zwiedzających (Grabowski 2009).

Ruch turystyczny na Roztoczu polskim skupia się w Krasnobrodzie, Zwierzyńcu – hetmańskim letnisku, Suścu, Józefowie – rowerowej stolicy Roztocza, Horyńcu – roztoczańskim uzdrowisku. Szacuje się, że w polskiej części Roztocza znajduje się prawie 10 tys. miejsc noclegowych, z czego połowa w Krasnobrodzie i Zwierzyńcu. Wykorzystanie bazy noclegowej można więc oszacować na około 25%. Na Roztoczu ukraińskim zaś odwiedzane miejscowości, to Żółkiew, Janów, miejsca kultu religijnego w Krechowcie, Stradczu, Potyliczu, uzdrowiska w Szkle, Niemirowie, Brzu-

chowicach, a przede wszystkim we Lwowie – milionowej roztoczańskiej metropolii, która ze względu na swoją specyfikę nie została uwzględniona w opracowaniu. Z ewidencji i analiz prowadzonych w Roztoczańskim Parku Narodowym można wnioskować, że na Roztoczu z różnym natężeniem działa prawie 190 biur turystycznych, z czego około 80 stanowią podmioty z całej Polski, spoza województwa lubelskiego, kilka z nich działa na rynku ukraińskim (Grabowski 2009).

Na Roztoczu – regionie przygranicznym – intensywnie rozwija się turystyka handlowa. Z danych uzyskanych w Placówce Straży Granicznej w Hrebennem wynika, że samochodowe przejście graniczne Hrebenne–Rawa Ruska w 2008 r. przekroczyło ponad 2 mln osób. W większości ruch ten związany jest z handlem przygranicznym. Turystyka handlowa na Roztoczu ma specyficzny charakter i związana jest z przewozem paliwa, papierosów i alkoholu. Uczestnicy tej formy ruchu rzadko korzystają z hoteli i restauracji. Obserwuje się jednak zwiększenie turystycznych wyjazdów do roztoczańskiej metropolii – Lwowa i na Roztocze ukraińskie. W ciągu 2008 r. granicę przekroczyło około 1 900 polskich autokarów. Szacuje się, że statystycznie w ciągu doby 3–4 autokary turystyczne z Polski przekraczają granicę, z czego dwa wyjeżdżają na Ukrainę za pośrednictwem biur turystycznych z województwa lubelskiego. Autokary spoza Polski przekraczają granicę Hrebenne–Rawa Ruska około 8000 razy w ciągu roku. Są to przewoźnicy przede wszystkim z Ukrainy, którzy mają regularne połączenia z wybranymi miastami w Polsce i Europie. Znikoma ich część to przewozy turystyczne.

Turyści zagraniczni przyjeżdżający na Roztocze w Polsce w grupach odwiedzają głównie Zamość – miasto wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO, nie liczni zaś docierają na Roztocze po to, by zwiedzać obszary cenne przyrodniczo. Turyści zagraniczni (głównie Hiszpanie, Niemcy, Włosi i Francuzi) stanowią około 25% zwiedzających Zamość (tab. 1).

W odróżnieniu od polskiego Roztocza turyści zagraniczni na Roztoczu ukraińskim stanowią ponad połowę przyjeżdżających, wśród których 43% to Polacy (Grabowski 2009). Zorganizowana turystyka przyjazdowa na Roztocze ukraińskie z Polski związana jest w 95% z przyjazdami do Lwowa. W polu zainteresowania turystów zagranicznych, szczególnie z Polski, są także zabytki kultury w Żółkwi, Krechowie, Potyliczu i Janowie – położone na trasie dojazdu do Lwowa. Niewielką rolę wśród turystów zagranicznych odgrywa turystyka pielgrzymkowa związana z przyjazdami do Krechowa i Stradcza, turystyka zdrowotna, szczególnie wśród Polaków, związana z pobytami w roztoczańskich uzdrowiskach w Brzechowicach, Szkle, Niemirowie odgrywa coraz większą rolę. Turystyka religijna i uzdrowiskowa jest popularna wśród Ukraińców (Grabowski 2009).

Na Roztoczu polskim ruch turystyczny odbywa się drogami łączącymi poszczególne ośrodki turystyczne. Ze względu na specyfikę samochodowego ruchu tury-

stycznego największe jego nasilenie obserwuje się na Roztoczu Środkowym na trasie: Zamość – Zwierzyniec – Józefów – Susiec – Krasnobród – Zamość, na Roztoczu Południowym na trasie: Tomaszów Lubelski – Bełzec – Siedliska – Bełzec – Narol – Horyniec Zdrój. Rowerzyści zaś przemieszczają się Centralnym Szlakiem Rowerowym Roztocza oraz lokalnymi trasami rowerowymi. Turystyka piesza skoncentrowana jest na ścieżkach poznawczych, obserwuje się zmniejszenie liczby turystów na tranzytowych szlakach pieszych, które coraz częściej wykorzystywane są przez turystów na rowerach (Grabowski 2009).

Tabela 1. Zagraniczny ruch turystyczny na Roztoczu w 2008 r. na przykładzie Żółkwi i Zamościa

Kraj	Udział % turystów z poszczególnych krajów	
	Żółkiew (Ukraina) n = 27 tys.	Zamość (Polska) n = 230 tys.
Ukraina	46,0	–
Polska	43,0	75,0
Niemcy	2,0	5,0
Hiszpania	–	7,0
Francja	–	5,0
Włochy	9,0	5,0
Inne kraje razem: Holandia, USA, Japonia, Wlk. Brytania, Słowacja, Węgry, Finlandia, Izrael, Litwa	–	3,0

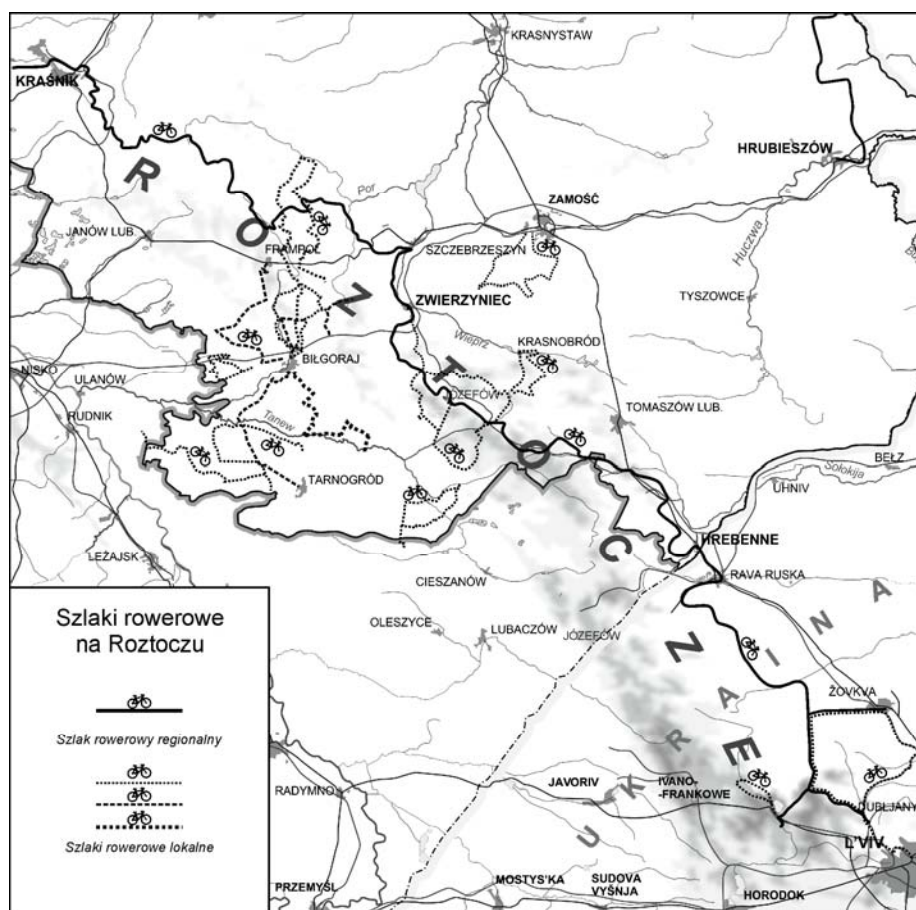
Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych z ZOIT w Zamościu oraz PIT w Żółkwi.

Samochodowy ruch turystyczny na Roztoczu Ukraińskim odbywa się wzdłuż osi Roztocza, drogami M-09 przez przejście graniczne Hrebenne – Rawa Ruska, Żółkiew do Lwowa, oraz drogą M-10 z Korczowej przez Jaworów – Janów – Stradcz do Lwowa. Mniejszą rolę odgrywają drogi przecinające Roztocze z północy na południe; Rawa Ruska – Niemirów i Żółkiew – Krechów – Janów. Większa część Roztocza ukraińskiego jest niedostępna ze względu na funkcjonujący tu Jaworowski Poligon Wojskowy. Rowerzyści przemieszczają się Centralnym Szlakiem Rowerowym Roztocza i drogami lokalnymi. Turystyka piesza uprawiana jest na ścieżkach poznawczych, a piesze szlaki turystyczne właściwie nie są oznakowane.

Turystyka wypoczynkowa związana z rekreacją, biernym wypoczynkiem, plażowaniem, zażywaniem kąpieli, spacerowaniem i zajęciami ruchowymi prowadzona jest w Zwierzyncu, Krasnobrodzie, Majdanie Sopockim, w mniejszym stopniu w Józefowie – na Roztoczu polskim oraz w Janowie – na Roztoczu ukraińskim (Grabowski 2009). Coraz większą rolę odgrywają niszowe formy turystyki związane z myślistwem, wędkarstwem, jazdą konną.

Turystyka rowerowa na Roztoczu

Turystyka rowerowa na Roztoczu jest wpisana w różnym stopniu w system promocji poszczególnych podmiotów gospodarczych, samorządów i organizacji pozarządowych działających w regionie. Korzysta ona z tych samych walorów przyrodniczo-kulturowych i zagospodarowania turystycznego. Natężenie i rozkład ruchu rowerowego jest bardzo nierównomierny, pomimo dość dużej liczby tras rowerowych (rys. 1). Indywidualna turystyka rowerowa koncentruje się wokół miejscowości turystycznych Roztocza, takich jak: Zwierzyniec, Józefów, Susiec, Tomaszów i,



Rysunek 1. Szlaki rowerowe Roztocza

Źródło: opracowanie własne

Tabela 2. Wykaz cyklicznych imprez rowerowych na Roztoczu w latach 2007–2011

Impreza	Liczba uczestników w roku				
	2007	2008	2009	2010	2011
– Międzynarodowy Rajd Rowerowy Centralnym Szlakiem Rowerowym Roztocza (Lubycza Królewska – Rawa Ruska)	–	180	150	185	150
– Rajd rowerowy „Tak dla transplantologii”	–	60	70	60	50
Razem Roztocze Południowe	–	240	220	245	200
– Ogólnopolski Józefowski Rajd Rowerowy „Szlak geoturystyczny Roztocza Środkowego”, „Trasą rowerową ziemi józefowskiej na Roztoczu”	200	183	–	–	10
– Rajd Rowerowy Centralnym Szlakiem Rowerowym Roztocza	300	–	150	–	10
– Nocna Szarża Kawalerii/ „Nocny wypad na Roztocze”	–	40	–	–	30
– Tour de Józefów/ „Powitanie wiosny”, „Pożegnanie zimy”	–	25	–	–	4
– Rajd Trzech Kamieniołomów/ „Wzgórza i wąwozy Roztocza”/ „W zgodzie z naturą”	–	60	40	–	13
– Ekorajd/ „Józefowska rowerowa ekoma-jówka”	–	–	55	150	55
– Gwiazdzisty Rajd Rowerowy „Wzgórze Polak – Pogranicze Regionów”	300	300	300	300	300
– „Rowerowa niedziela” – impreza cykliczna od jesieni 2011 r.	–	–	–	–	10
– „Złota jesień na Roztoczu z radiem Lublin”	50	40	65	50	58
Razem Roztocze Środkowe	850	648	610	500	490
– Jastrzębie Zdręcz – rajd gwiazdzisty	–	400	600	700	1 000
– Rajdy rowerowe PTTK Oddział Biłgoraj	–	–	115	90	140
Razem Roztocze Zachodnie	–	400	715	790	1 140
Ogółem Roztocze w granicach Polski	850	1 288	1 545	1 535	1 830

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych z LOT Roztocze, JKR, PTTK Oddział Biłgoraj

w mniejszej części, Krasnobród czy Szczepieszyn. Najintensywniej zjawisko to występuje w długie weekendy w maju i czerwcu. W czasie wakacji zaś kształtuje się na w miarę jednakowym, wysokim jak na Roztocze, poziomie. Z ewidencji prowadzonych w Roztoczańskim PN wynika, że trasą rowerową do Florianki przemieszcza się rocznie około 36 tys. rowerzystów (Grabowski, Kotuła, Kałamucki 2004). Dużą popularnością cieszy się Centralny Szlak Rowerowy Roztocza, Trasa Rowerowa Ziemi Józefowskiej oraz inne lokalne trasy rowerowe wokół Biłgoraja czy Ja-

nowa Lubelskiego. Nieco inny obraz ruchu turystycznego na Roztoczu rysuje się poprzez pryzmat cyklicznych imprez rowerowych.

W latach 80. XX w. obserwowano na Roztoczu zmniejszenie roli turystyki pieszej i rozwój turystyki rowerowej. W roku 1987 powstała w Roztoczańskim PN pierwsza, biegnąca na wschód od Wisły, trasa rowerowa wyłączona z ruchu kołowego i wyposażona w niezbędną infrastrukturę turystyczną. W 2002 sfinalizowano działania związane z utworzeniem Trasy Rowerowej Ziemi Józefowskiej. Od 2003 r. zaś ruszyła Józefowska Kawaleria Rowerowa, która wraz z innymi organizacjami pozarządowymi współuczestniczy w organizacji cyklicznych rajdów rowerowych. Szacuje się, że rokrocznie w zorganizowanych imprezach rowerowych uczestniczy na Roztoczu od 1 do 2 tys. osób. Z doświadczenia wynika, że imprezy liczące powyżej 100 osób mają charakter ogólnopolski, w mniej licznych natomiast uczestnicy pochodzą z województwa lubelskiego i podkarpackiego. W imprezach do 100 osób biorą udział na ogół osoby dorosłe (mała liczba młodzieży i studentów), ale w liczących powyżej 100 uczestników widoczny jest znaczny udział dzieci i młodzieży pod opieką nauczycieli. Większość z nich jest sponsorowana przez podmioty gospodarcze działające w regionie. Tabela 2 przedstawia wykaz ważniejszych imprez rowerowych na Roztoczu.

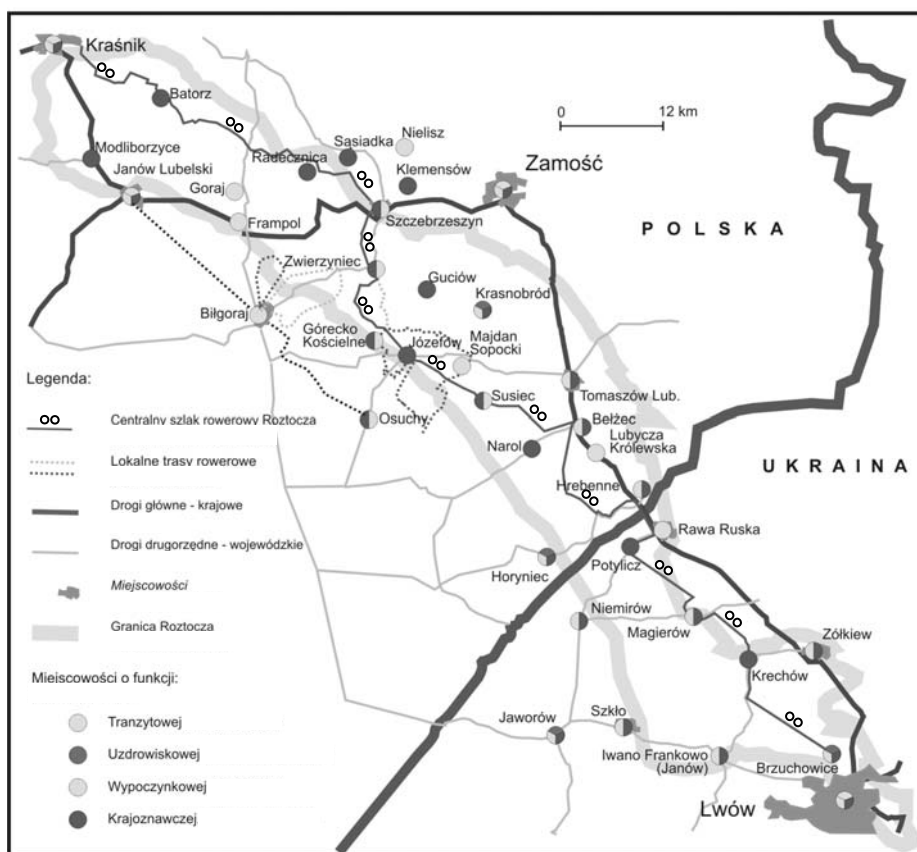
Dzięki wyodrębnieniu turystyki rowerowej jako segmentu w ofercie turystycznej poszczególnych podmiotów oraz rozwoju liniowych produktów turystycznych, takich jak „Jastrzębia Zdebrz” czy Gwiazdzisty Rajd Rowerowy „Wzgórze Po-lak – Pogranicze Regionów”, turystyka rowerowa jest coraz bardziej popularna. Jej rozwój jest zgodny z budowaniem wizerunku i produktu turystycznego „Roztocze – witalność z natury”. Zakładając, że Roztocze odwiedza rokrocznie blisko 800 tys. osób, na podstawie szacunkowych obliczeń można stwierdzić, że trasami rowerowymi Roztocza przemieszcza się około 40–50 tys. osób, czyli około 5% turystów odwiedzających ten region.

System tras rowerowych Roztocza

System tras rowerowych Roztocza skonstruowany jest na Centralnym Szlaku Rowerowym Roztocza (CSRR), który jest niejako „kręgosłupem” systemu, do którego dołączane są trasy o lokalnym znaczeniu. CSRR, wytyczony wzdłuż osi Roztocza, ukazuje najcenniejsze obiekty kultury i przyrody od Kraśnika do Lwowa oraz stwarza szansę na zbudowanie oryginalnego markowego produktu turystycznego.

Trasa pozwala na zaprezentowanie Roztocza jako ciekawego regionu, pogranicza kultur, osadzonego w różnorodnych warunkach przyrodniczych. CSRR to oś,

wokół której mają powstawać lokalne trasy rowerowe, takie jak np. „Trasa Rowerowa Ziemi Józefowskiej”, „Trasa rowerowa do Florianki w Roztoczańskim Parku Narodowym” o różnym stopniu trudności, umożliwiające szczegółową penetrację Roztocza (rys. 2). Centralny Szlak Rowerowy Roztocza to nie tylko infrastruktura turystyczna – program zakłada, że powstanie markowy produkt uzupełniający oryginalną roztoczańską ofertę na polskim rynku turystycznym. Koncepcja ta poza tym ma stanowić model udostępnienia obiektów przyrody i kultury dla turystyki alternatywnej.



Rysunek 2. Centralny Szlak Rowerowy Roztocza na tle miejscowości atrakcyjnych turystycznie
Źródło: opracowanie własne

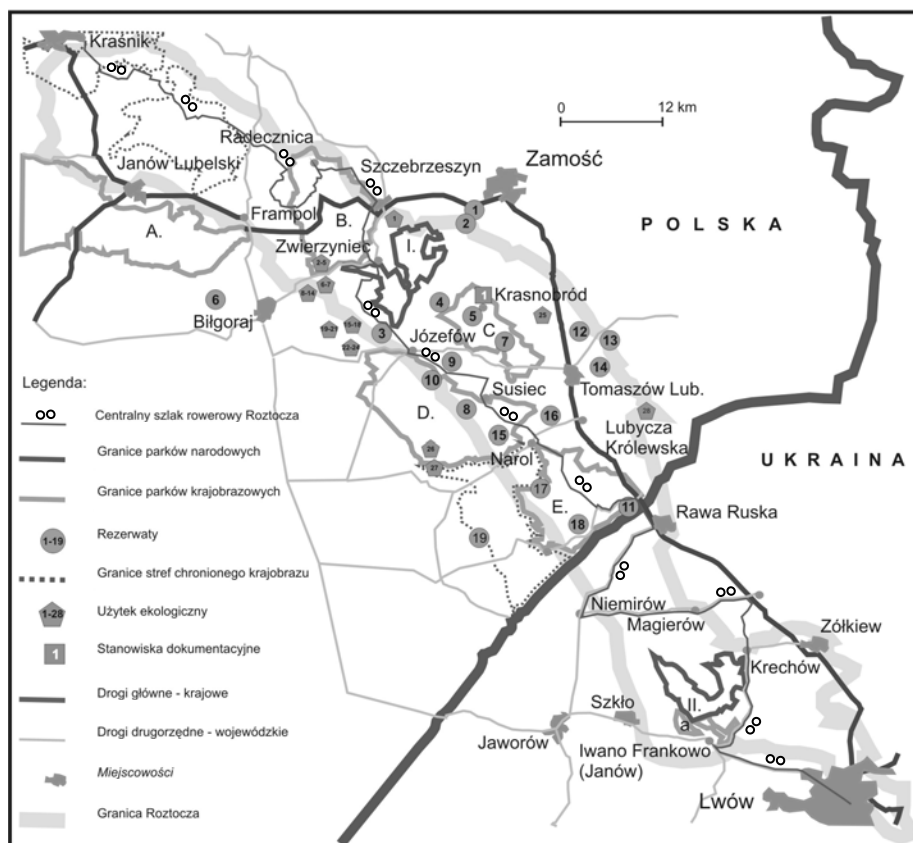
Z punktu widzenia interesów mieszkańców Roztocza ważny jest zarówno wzrost ilości bazy turystycznej, a co za tym idzie, osiąganie coraz większych zysków z turystyki, jak i pobudzenie koniunktury turystycznej w miesiącach poza sezonem. Warto więc promować i realizować każdy ciekawy pomysł mogący przyciągnąć klientów. Korzystać z tego mogą mieszkańcy regionu mający okazję do ciekawego i aktywnego wypoczynku na miejscu w zasięgu kilkunastu lub kilkudziesięciu kilometrów.

Rosnące zainteresowanie turystyką rowerową w ostatnich latach powoduje konieczność wytyczania szlaków i ścieżek dla rowerów. Z uwagi na bezpieczeństwo turystów oraz w trosce o środowisko przyrodnicze i interesy różnych grup społecznych istnienie takich szlaków jest nieodzowne. Ponadto szlaki rowerowe wyznaczone w terenie i naniesione na mapy umożliwiają sprawne dotarcie do ważnych obiektów przyrody i kultury. Takie procedury są zgodne z tymi, które obowiązują w Europie. Europejska Federacja Cyklistów opracowała i wdrożyła częściowo w życie program budowy transeuropejskich dróg rowerowych pod hasłem Euro Velo. W ramach tego programu przez nasz kraj przebiegać ma pięć z 12 proponowanych tras, w tym dwie przez teren południowo-wschodni, łącząc przez Polskę, Czechy i Słowację państwa znajdujące się na zachodzie i południu Europy z państwami leżącymi na wschód od granicy zjednoczonej Unii Europejskiej.

Istniejący na terenie Roztocza system szlaków pieszych nie zawsze może być wykorzystany przez turystykę rowerową zarówno ze względu na warunki terenowe, jak i bezpieczeństwo turystów pieszych czy przyrody. Tworzenie tras rowerowych może stanowić dobrą inwestycję dla gości z dalszych stron, ale też dla miejscowych turystów pragnących poznać lepiej swoją „małą ojczyznę”.

W realizacji projektu „Centralny Szlak Rowerowy Roztocza” podjęto działania mające na celu określenie standardów przy projektowaniu i wytyczaniu w terenie od Kraśnika do Lwowa oraz – jak wcześniej wspomniano – stworzyć markowy produkt turystyczny. W związku z tym zaplanowano:

- znakowanie trasy znakami drogowymi i znakami malowanymi na drzewach w pasach drogowych, zgodnie z obowiązującym kodeksem drogowym i zasadami określonymi przez PTTK;
- zmianę organizacji ruchu w miejscach przecięcia z drogami wojewódzkimi i drogą krajową, mającą na celu poprawienie bezpieczeństwa rowerzystów;
- aplikowanie o środki finansowe na poprawę nawierzchni dróg oraz ich adaptację na potrzeby rowerzystów;
- ustawienie w miejscach węzłowych małej architektury, w tym tablic informacyjnych o trasie rowerowej;



- Parki narodowe:**
 I. Roztoczański P.N.
 II. Jaworowski P.N.
- Parki krajobrazowe:**
 A. Janowski P.K.
 B. Szczebrzeszyński P.K.
 C. Krasnobrodzki P.K.
 D. P.K. Puszczy Solskiej
 E. Południworoztoczański P.K.
- Rezerwaty przyrody:**
 1. Hubale
 2. Wieprzec
 3. Szum
 4. Debry
 5. Św Roch
 6. Obary
 7. Zaroście
 8. Nad Tanwią
 9. Nowiny
10. Czarłowe Pole
 11. Siedliska
 12. Skrzypny Ostrów
 13. Piekielko
 14. Jalinka
 15. Las Bukowy
 16. Minokąt
 17. Źródła Tanwi
 18. Sołokija
 19. Jedlina
- a. Zapowiednik Roztocze
 1. Użytek ekologiczny Brodzka Góra
 1. Stanowisko dokumentacyjne Kamieniółom w Krasnobrodzie

Rysunek 3. Centralny Szlak Rowerowy Roztocza na tle obszarów objętych ochroną.
Źródło: opracowanie własne.

- wydanie map w skali 1:50 000 po stronie polskiej i 1: 100 000 po stronie ukraińskiej, pokazujących przebieg trasy wraz z opisem najciekawszych obiektów przyrodniczych i kulturowych, z informacją o bazie noclegowo-gastronomicznej i odbywających się na tym terenie imprezach cyklicznych itp.;
- organizację cyklu imprez promujących turystykę rowerową na Roztoczu;
- opracowanie strony internetowej;
- wykonanie wystawy z wykorzystaniem prezentacji multimedialnych, banerów i tradycyjnych technik fotograficznych;
- zaaranżowanie cyklu audycji radiowych oraz bezpośrednich relacji z odbywających się spotkań promocyjnych zarówno na antenie lokalnej, jak i ogólnopolskiej;
- opracowanie dokumentacji zawierającej, oprócz powyższego: przebieg trasy, odległość od przystanków PKS, PKP, parkingów itp., zapotrzebowanie lokalne i zewnętrzne na tego typu działania, inwentaryzację przyrodniczo-kulturową, sposób udostępniania obiektów na trasie, a także wszystkie wymagane pozwolenia i uzgodnienia;
- promocję liniowych produktów turystycznych na targach turystycznych w Polsce.

Proponowany system szlaków rowerowych Roztocza składa się ze szlaku głównego poprowadzonego po osi Roztocza – od Kraśnika do Lwowa – oraz z kilku-, kilkudziesięciokilometrowych (20–50 km) tras o przebiegu w formie pętli, łączących się z trasą główną, rozpoczynających się i kończących w miejscowościach atrakcyjnych turystycznie, gdzie można skorzystać z lokalnej infrastruktury, w szczególności noclegowo-gastronomicznej.

Przebieg tras uwzględnia istniejącą bazę oraz walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe. Trasy są dostosowane do możliwości przeciętnego turysty rowerowego. Projektowane szlaki wiodą mało uczęszczanymi drogami (w miarę możliwości), szosami asfaltowymi, drogami utwardzonymi i (rzadziej) duktami leśnymi. Pozwoli to na korzystanie z nich także turystom mniej zaawansowanym w wyprawach rowerowych (np. rodziny z dziećmi). Pętle tras powinny, o ile to możliwe, stykać się ze sobą lub mieć wspólne krótkie odcinki, co da szansę bardziej wymagającym cyklistom na wydłużenie drogi przejazdu lub przemieszczanie się etapami po całym regionie, bez konieczności powtarzania tych samych odcinków (Grabowski 2002).

W opracowaniu wzięto pod uwagę potrzeby i oczekiwania różnych typów turystów, w tym przede wszystkim uprawiających:

- turystykę krajoznawczą (czyli osób ciekawych otaczającego je świata, chcących poznać walory przyrodnicze i kulturowe, akceptujących trudne warunki terenowe i długie przejazdy);
- turystykę familijną (tj. osób przebywających krótko w terenie w miarę w komfortowych warunkach; turyści ci mogliby korzystać z wyasfaltowanych wyjątkowo bezpiecznych fragmentów tras lokalnych);
- turystykę weekendową (czyli osób przebywających 2–3 dni na Roztoczu i forsujących długie przejazdy nawet do 100 km).

Oznakowanie odpowiada istniejącym zapisom prawnym. Jednolity system oznakowania, zgodny z kodeksem drogowym i instrukcją PTTK, pozwala na bezkolizyjne włączenie tras w planowaną ogólnopolską sieć szlaków rowerowych.

Promocja turystyki rowerowej odbywa się poprzez licznie odbywające się imprezy rowerowe z wykorzystaniem istniejących tras rowerowych. Są one przewidziane jako imprezy cykliczne, z udziałem przedstawicieli środków masowego przekazu oraz zaproszonych gości. Nieodzownym elementem tak przygotowanego systemu tras rowerowych jest mapa zbiorcza obejmująca całość sieci w skali 1 : 300 000, oraz mapy w skali 1 : 50 000 i 1 : 100 000 zamieszczone w folderach informacyjnych, wydawanych dla poszczególnych etapów.

Foldery zawierają mapę, przewodnik i informator. Mapa, poza treściami topograficznymi zawiera: informacje o infrastrukturze turystycznej, obiektach godnych zwiedzania, przebieg szlaków turystycznych, pieszych, rowerowych oraz ścieżek poznawczych, informacje o zabytkach kultury i przyrody. W opisie uwzględnia się historię regionu oraz jego specyfikę, z charakterystyką obiektów polecanych do zwiedzania. Poza opisem trasy znajduje się przekrój terenu z podaniem charakterystyki poszczególnych odcinków (rodzaj nawierzchni, terenu, klasyfikacja obszaru itp.) Informator zaś zawiera niezbędne adresy, telefony kontakty, które umożliwią samodzielne zaplanowanie wędrowki (baza noclegowa, komunikacja, sklepy, bary, restauracje, serwisy rowerowe, wypożyczalnia rowerów). Wszystkie foldery mają wspólną szatę graficzną, logo, są traktowane jako seria wydawnicza. W celu dystrybucji materiałów informacyjnych określona została sieć sprzedaży. Zakłada się, że foldery są dostępne w lokalnych ośrodkach informacji turystycznej w regionie i województwie oraz w biurach turystycznych mających swoje siedziby w miastach, z których przyjeżdża najwięcej turystów.

Centralny Szlak Rowerowy Roztocza wykreowany został jako markowy produkt turystyczny zawierający elementy marketingowej struktury. Zdefiniowano markę, określono relacje między produktem a marką. CSRR jest produktem łączącym w sobie materialną infrastrukturę z niematerialną usługą, co w efekcie zaspokaja potrzeby większości turystów i dostarcza określonych korzyści dla regionu. CSRR jest markowym produktem turystycznym również w wyniku jego

prezentacji na rynku, a w konsekwencji utożsamiania go z określonymi cechami i wartościami. Dzięki całemu systemowi spójnych działań CSRR jest identyfikowany i wyróżniany spośród konkurencyjnych. Działania związane z CSRR uwzględniają dwa horyzonty czasowe: wieloletni (strategiczny) oraz roczny (operacyjny), podporządkowany celowi wieloletniemu (Altkorn 2001).

Budowanie silnej marki CSRR odbywa się w ramach marki Roztocza jako regionu pogranicza. Roztocze wyróżnia się na tle innych regionów, stanowi jednolity region, który jednak nie ma monotonnego krajobrazu. W obrębie całej struktury występuje znaczne zróżnicowanie, które powoduje, że na niewielkim obszarze mamy do czynienia z dużą różnorodnością przyrodniczą i kulturową. Ta „jednolitość w różnorodności, przy największej w Polsce ilości dni słonecznych”, jest podstawą do budowania marki „Roztocze – witalność z natury”. Definiuje ona region o wyróżniającej się tożsamości, nie tylko co do rynku, ale także w aspekcie wartości społecznych, narodowych, kulturowych osadzonych w tradycji funkcjonującej tu ponad 400 lat Ordynacji Zamojskiej (do 1944 r.).

Centralny Szlak Rowerowy Roztocza jest produktem, który umacnia markę Roztocza. Uwarunkowania przyrodnicze, kulturowe i historyczne to oczywiście nie wszystko, aby ściągnąć tutaj potencjalnego klienta, który zechciałby spędzić więcej czasu, ewentualnie nabywać produkty oferowane przez miejscową sieć usług. Produktem jest każda rzecz, idea, usługa lub kombinacja tych trzech elementów zarówno korzystna, jak i niekorzystna, którą otrzymujemy w ramach wymiany. Dla konsumenta produktem jest to, co może zapewnić określone korzyści i przynieść satysfakcję. Dla producenta produkt jest czymś, co należy sprzedać z zyskiem. Każdy produkt, w tym CSRR, ma pewien zespół cech tworzących jego wyposażenie: markę, logo, infrastrukturę i usługi towarzyszące.

Kolejnym zamierzeniem zbudowania produktu CSRR jest podniesienie i standaryzacja jakości usług turystycznych. Działania podejmowane przez samorządy lokalne powinny dotyczyć: ochrony walorów turystycznych (naturalnych i kulturowych) oraz kształtowania infrastruktury zarówno turystycznej, jak i paraturystycznej (gospodarka lokalna) wraz ze stwarzaniem dogodnych warunków do rozwoju bazy turystycznej, kreowanej przez branżę. Zakłada się, że organizacje i stowarzyszenia będą wspomagać władze lokalne w działaniach skierowanych na zagospodarowanie turystyczne oraz współdziałanie z branżą turystyczną w zakresie utrzymywania wysokiego poziomu jakości świadczonych usług turystycznych (bezpieczeństwo, rzetelność itp.). Natomiast działania podmiotów turystycznych powinny dotyczyć świadczonych usług bezpośrednio w zakresie recepcji turystycznej (szerokość asortymentu, poziom jakościowy usług, poziom obsługi konsumentów). Wymienione działania i uwarunkowania determinują tworzenie marki turystycznej regionu. Strategia markowych produktów turystycznych powinna stanowić element

lokalnej i regionalnej polityki turystycznej poprzez wskazanie kluczowych form turystyki (turystyka rowerowa) i wyeksponowanie najistotniejszych miejsc (produktów turystycznych – Centralny Szlak Rowerowy Rostocza) decydujących o możliwościach rozwoju turystyki na określonym terenie (Grabowski 2002).

Szeroki aspekt marki turystycznej wiąże się z działaniami Polskiej Organizacji Turystycznej, która (we współpracy z Departamentem Turystyki Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej) stawia za jeden z celów rozwój w Polsce produktów markowych. Centralny Szlak Rowerowy Rostocza (etap pierwszy) otrzymał certyfikację Polskiej Organizacji Turystycznej jako jeden z 60 najlepszych produktów turystycznych w Polsce w 2004 r.

Wnioski

Wzrost oczekiwań turystów co do jakości usług turystycznych wymusza wśród społeczności lokalnej podnoszenie jakości standardów bazy noclegowo-żywnościowej i organizowanych imprez towarzyszących. Na Rostoczcu w Polsce i na Ukrainie rozwój turystyki łączy się ściśle z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego. Rozwój turystyki na Rostoczcu utrudniają procedury związane z przekraczaniem granicy państwowej. Brak jest spójnej zintegrowanej promocji i pozycjonowania Rostocza na turystycznej mapie Polski i Europy. Trwają prace mające na celu utworzenie Rezerwatu Biosfery Rostocze oraz Geoparku „Kamienny Las”. Przypuszcza się, że przyczyni się to do wzrostu popularności Rostocza wśród turystów zagranicznych, podobnie jak stało się w przypadku Zamościa czy Lwowa po wpisaniu ich na listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO. Rozwój turystyki, w tym rowerowej, jest szansą dla Rostocza. Trzeba ją rozwijać na zasadzie zrównoważonego rozwoju, z poszanowaniem niepowtarzalnego dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego. Poprzez edukację ekologiczną należy oddziaływać na zmianę preferencji form uprawiania turystyki szczególnie w obszarach chronionych. W Rostoczańskim PN preferowana jest turystyka kwalifikowana, poznawcza, aktywna – rowerowa. Jaworowski Przyrodniczy PN jest na początku działalności edukacyjnej związanej ze zmianą świadomości wobec obszarów cennych przyrodniczo. W nim dominuje turystyka religijna i rekreacja. Turystyka rowerowa w niewielkim natężeniu uprawiana jest na jednej ze ścieżek poznawczych. W celu dokonania dokładnej analizy i określenia kierunku zmian, konieczna jest ocena oddziaływania na środowisko społeczne i przyrodnicze oraz wprowadzenie zintegrowanego monitoringu umożliwiającego analizę ruchu turystycznego w czasie i przestrzeni na terenie całego Rostocza, szczególnie na obszarach cennych przyrodniczo (Grabowski, Kuchynska 2009).

Analiza zagadnienia upoważnia do stwierdzenia, że liczba i przebieg tras rowerowych na Roztoczu jest wystarczająca, biorąc pod uwagę rozkład i natężenie turystycznego ruchu rowerowego. Należy dążyć do zastosowania rozwiązań technicznych mających na celu poprawę nawierzchni tras rowerowych, adaptacji dróg do celów turystyki rowerowej. Barrierami ograniczającymi turystykę rowerową na całym Roztoczu – po stronie polskiej i ukraińskiej – są:

- funkcjonowanie granicy państwa z małą liczbą przejść granicznych i kłopoty związane z przekraczaniem granicy;
- zła opinia o stanie bezpieczeństwa turystów na Ukrainie;
- niejasne zasady udostępnienia obiektów kultury po stronie ukraińskiej;
- zły stan lub brak podstawowej infrastruktury, szczególnie po stronie ukraińskiej; sanitariaty, punkty informacji itp.;
- zły stan dróg;
- brak infrastruktury dla rowerzystów na drodze krajowej nr 17 (A 256) Zamosć – Rawa Ruska – Żółkiew – Lwów, o bardzo dużym natężeniu ruchu;
- funkcjonowanie Lwowskiego Centrum Doświadczalnego Przykarpackiego Okręgu Wojskowego (poligon);
- brak zaplecza turystycznego w wielu miejscowościach.

Zaobserwowano ponadto bariery związane z tworzeniem marki produktu turystycznego:

- brak koordynacji działań poszczególnych podmiotów gospodarczych i jednostek samorządu terytorialnego,
- niechęć do prowadzenia wspólnych działań marketingowych,
- brak podmiotu koordynującego tworzenie produktu i marki Roztocza,
- brak spójnego systemu monitorowania rozwoju turystyki aktywnej i przyrodniczej na Roztoczu, w tym turystyki rowerowej.

Literatura

- Altkorn J., 2001, *Strategia marki*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Buraczyński J., 2002, *Roztocze – środowisko przyrodnicze*, Wydawnictwo Lubelskie, Lublin.
- Grabowski T., 2002, *Centralny Szlak Rowerowy Roztocza*, [w:] J. Partyka (red.), *Użytkowanie turystyczne parków narodowych*, Ojców, s. 589–597.
- Grabowski T., Kałamucki K., Krukowski M., 2005, *Roztocze Środkowe – mapa w skali 1 : 50 000*, Lublin.
- Grabowski T., Kotuła Z., Kałamucki K., 2004, *Obszary chronione stymulatorem rozwoju turystyki na przykładzie Roztoczańskiego Parku Narodowego*, [w:] Z. Michalczyk (red.), *Badania geograficzne w poznawaniu środowiska*, Wydawnictwo UMCS, s. 665–672.

Grabowski T., Kuchynska I., 2009, *Stan i perspektywy rozwoju turystyki na Roztoczu na przykładzie Roztoczańskiego Parku Narodowego w Polsce i Jaworowskiego Przyrodniczego Parku Narodowego na Ukrainie*, [w:] T. Grabowski (red.), *Roztocze region pogranicza przyrodniczo-kulturowego*, Zwierzyniec, s. 80–89.

Grabowski T., 2009, *Roztocze – pogranicze państw, regionów i kultur*, [w:] T. Grabowski (red.), *Roztocze – region pogranicza przyrodniczo-kulturowego*, Zwierzyniec, s. 95–100.

THE CYCLING TOURISM IN ROZTOCZE REGION – CURRENT CONDITION AND OBJECTIVES FOR THE FUTURE

Abstract

The purpose of the paper is to present the current state of cycling tourism management and its developmental intensity in Roztocze Region. This land area straddles the Polish-Ukrainian border and form the natural and cultural jointing line between these two countries, being the UE border too. The cycle tourism issues are presented from the perspective of its management in Roztocze as the transboundary region. The case study provides for the formal-legal aspects concerning the tourism functioning in both Polish and Ukrainian Roztocze parts and refers to the tourism spread in their close neighbourhood. In addition, there is an attempt of evaluating the current condition and future objective of Roztocze tourism presented in the report. Nevertheless, the authors do not compare Polish and Ukrainian cycling tourism status. The reason for that is the fact that tourism and country socio-economical growth always go together; these domains are uneven in Poland and Ukraine thus difficult to contrast. While preparing the report, authors also took advantage of their own experience related to tourism management, development and practising cycling in Roztocze Region.

Franciszek MRÓZ
Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie
Instytut Geografii

Łukasz MRÓZ
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

TURYSTYKA ROWEROWA NA DRODZE ŚWIĘTEGO JAKUBA – EUROPEJSKIM SZLAKU KULTUROWYM

Wstęp

Codziennie rano ruszamy w drogę,
codziennie rano idziemy dalej,
trasa nas wzywa dzień po dniu,
to głos z Composteli.
Naprzód! Dalej! Boże wspieraj nas!
Droga ziemska i droga wiary,
tysiącletnia droga Europy,
Mleczna droga Karola Wielkiego,
to droga dla wszystkich „Jakubów”.
Naprzód! Dalej! Boże wspieraj nas!
A tam, na krańcu kontynentu
czcigodny Jakub na nas czeka
jego uśmiech od wieków
unieruchamia słońce,
które umiera na Finisterre.
Naprzód! Dalej! Boże wspieraj nas!

Słowa: J. C. Bénazet (tł. Ryszard Kaczmarczyk)

Przytoczone powyżej słowa „Pieśni pielgrzymów do Composteli” rozbrzmiewają każdego dnia na ustach osób pielgrzymujących do grobu św. Jakuba Starszego (Większego) Apostoła¹ w Santiago de Compostela w hiszpańskiej Galicji. *Ultreia!* –

¹ Św. Jakub Apostoł Starszy i jego brat św. Jan Ewangelista byli synami Zebedeusza i Salome. Obaj byli rybakami mieszkającymi nad jeziorem Tyberiadzkim. Obaj też zostali powołani przez Jezusa jako

naprzód, dalej! – prastare pozdrowienie pielgrzymów, zawarte w pieśni – jest zachętą do dalszej wędrówki dla tysięcy osób, którzy wybrali się na Camino de Santiago – Drogę św. Jakuba – jeden z najważniejszych chrześcijańskich szlaków pielgrzymkowych i pierwszy Europejski Szlak Kulturowy.

Droga św. Jakuba to szlak pod każdym względem wyjątkowy, określany mianem najpiękniejszej drogi świata. Camino de Santiago to szlak, który wykształcił się w średniowieczu i przetrwał bez większych zmian do czasów współczesnych. Obecnie przebiega przez niemal całą Europę, kończąc się w katedrze w Santiago de Compostela, gdzie według tradycji przechowywane są relikwie św. Jakuba – pierwszego męczennika wśród Apostołów. To właśnie na tym szlaku pielgrzymkowym – jak pisał Johan Wolfgang von Goethe – narodziła się świadomość Europy (por. Roszak 2012, s. 23).

Droga św. Jakuba

Santiago de Compostela wyróżnia przede wszystkim to, że od zamierzchłych czasów jest metą dla pielgrzymów, którzy swymi krokami wyznaczyli drogę mającą w swej nazwie imię Apostoła. Do jego grobu przybywają narody z przeróżnych stron Europy, aby odnowić i umocnić swą wiarę. Droga ta obsiana jest wieloma dowodami gorącej wiary, pokuty, gościnności, a także pamiątkami kultury i sztuki, które to w sposób wyrazisty mówią nam o duchowych korzeniach Starego Kontynentu².

Słowa papieża Benedykta XVI zawarte w *Orędziu z okazji inauguracji Roku Świętego w Santiago de Compostela* podkreślają rangę i rolę, jaką odgrywa od ponad 1000 lat Droga św. Jakuba.

Początki ruchu pielgrzymkowego do grobu św. Jakuba sięgają IX w. Według przekazów, około 813 r. marmurowy sarkofag z ciałem Apostoła miał odnaleźć pustelnik Pelayo (Pelagiusz), który pewnej nocy zauważył „deszcz” gwiazd spadających na wzgórze o nazwie Liberum Donum, kryjące relikwie św. Jakuba. Wokół gro-

jedni z pierwszych uczniów. Św. Jakub należał do najbliższych uczniów Jezusa Chrystusa. Jest on wymieniany przez Ewangelistów aż 18 razy. Został stracony przez ścięcie mieczem w 44 r. w Jerozolimie. Według tradycji, po męczeńskiej śmierci uczniowie Jakuba – Atanazy i Teodimir przewieźli ciało Jakuba do Hiszpanii i pochowali w pobliżu miejscowości Iria Flavia (obecnie Padron) w Galicji. Św. Jakub jest patronem Hiszpanii i Portugalii, zakonów rycerskich, czapników, kapeluszników, hospicjów, szpitali, pielgrzymów, wędrowców, podróżujących i sierot.

² Fragment orędzia Ojca Świętego Benedykta XVI z okazji inauguracji Roku Świętego w Santiago de Compostela (www.centrodeperegrinacion.wordpress.com).

bu św. Jakuba powstała osada o nazwie Campus Stellae – Pole Gwiazdy (Jackowski, Sołjan 2008, s. 15–16). W 1075 r. nad marmurowym sarkofagiem z relikwiami Apostoła Jakuba rozpoczęto budowę pierwszej romańskiej katedry. Obecna katedra jest trzecią świątynią zbudowaną w Santiago. Konsekrował ją w 1211 r. arcybiskup Pedro Muñiz w obecności króla Alfonsa IX z León (Temperán 2012, s. 66–67).

Rozwój pielgrzymek do grobu św. Jakuba nastąpił w XII–XIV w. W wieku XIII sanktuarium w Santiago de Compostela zostało uznane aktem papieskim za jeden z trzech najważniejszych ośrodków pielgrzymkowych w chrześcijaństwie (obok Jerozolimy i Rzymu) (Temperán 2012). W 1122 r. papież Kalikst II przyznał sanktuarium św. Jakuba w Composteli prawo obchodzenia pełnego Roku Świętego³. W 1179 r. papież Aleksander III w bulli apostolskiej *Regis Aeterni* uczynił ten przywilej wieczystym. Z kolei papież Sykstus IV w 1478 r. uznał pielgrzymkę do grobu św. Jakuba w Santiago de Compostela za równoważną z pielgrzymką do Jerozolimy (Adamczyk 2011, s. 53–54).

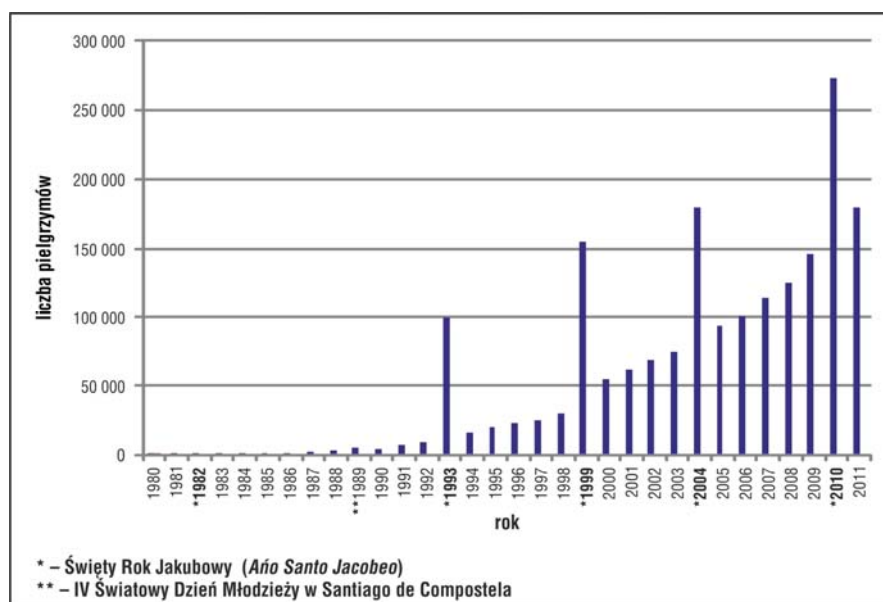
Ranga szlaków pielgrzymkowych znacznie zmalała w XVI–XVII w., kiedy przez Europę przetoczyła się fala walk religijnych, epidemii i klęsk żywiołowych. W kolejnych wiekach pielgrzymowanie utrudniła rewolucja francuska i wojny napoleońskie. Drogi św. Jakuba uległy stopniowemu zapomnieniu.

Osoby badające fenomen Camino de Santiago zgodnie podkreślają, że nowy etap w historii pielgrzymowania do grobu św. Jakuba Starszego Apostoła nastąpił po wizycie bł. Jana Pawła II w Santiago de Compostela w 1982 r. Wygłoszony przez Papieża w trakcie tej wizyty tzw. Akt Europejski był zaproszeniem do ożywienia chrześcijańskiej tradycji pielgrzymowania do Santiago. W 1987 r. Rada Europy uznała szlak pielgrzymkowy do Composteli za pierwszy Europejski Szlak Kulturowy i zachęciła władze regionów do odtworzenia dawnych szlaków pątniczych. Początkowo w Hiszpanii, a w następnych latach m.in. we Francji, Niemczech, Włoszech, Austrii i Szwajcarii pojawiły się znaki i drogowskazy z motywem muszli św. Jakuba. W 1993 r. szlak pielgrzymkowy do Santiago de Compostela na terytorium Hiszpanii, a w 1998 r. na obszarze Francji, został wpisany przez UNESCO na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego Ludzkości.

Wszystkie wymienione wydarzenia miały wpływ na ponowny renesans pielgrzymowania Drogami św. Jakuba. Wzrost ten zauważalny jest od lat 80. XX w. jako pokłosie wezwania bł. Jana Pawła II zawartego w Akcie Europejskim. W celu przy-

³ Święty Rok Jakubowy (Ano Santo Jacobeo) ogłasza się w Santiago de Compostela, wówczas gdy liturgiczne wspomnienie św. Jakuba Starszego Apostoła – 25 lipca – wypada w niedzielę. Wierni, którzy w Roku Jakubowym nawiedzą grób św. Jakuba mogą uzyskać odpust jubileuszowy. Święty Rok Jakubowy przypada co 6, 5, 6 i 11 lat. Ostatni (119) Święty Rok Jakubowy obchodzony był w 2010 r. Następny Rok Jubileuszowy obchodzony będzie dopiero w 2021 r.

blizenia skali zjawiska warto zaznaczyć, iż w przeciągu pięciu lat – od 1985 do 1990 r. – liczba pielgrzymów rejestrowanych w Santiago de Compostela wzrosła ponad siedmiokrotnie (w 1985 r. zarejestrowano 690 pielgrzymów, natomiast w 1990 r. – 4918)⁴. Ciągły wzrost ruchu pielgrzymkowego do sanktuarium św. Jakuba Starszego Apostoła w latach 1980–2011 przedstawia rys. 1. Zauważalne w latach 1993, 1999, 2004 i 2010 natężenie ruchu pielgrzymkowego należy wiązać z obchodzonym w nich w Santiago de Compostela Świętym Rokiem Jakubowym. Pierwszy gwałtowny napływ pielgrzymów odnotowany był już 1989 r., kiedy w Santiago de Compostela organizowane były IV Światowe Dni Młodzieży z udziałem bł. Jana Pawła II.



Rysunek 1. Ruch pielgrzymkowy do sanktuarium św. Jakuba Starszego Apostoła w Santiago de Compostela w latach 1980–2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Pielgrzymkowego Arcybiskupstwa Santiago de Compostela: www.peregrinossantiago.es (dostęp: 1.06.2012 r.)

Obecnie szacuje się, że każdego roku sanktuarium św. Jakuba w Santiago de Compostela odwiedza ponad 8 mln osób. Od 2004 r. Biuro Pielgrzymkowe Arcybiskupstwa Santiago de Compostela (Oficina del Peregrino de Santiago de Composte-

⁴ www.peregrinossantiago.es/esp/oficina-del-peregrino/estadisticas.

la) prowadzi dokładne statystyki dotyczące osób, które przybyły do grobu św. Jakuba pieszo, konno, na rowerze lub na wózku inwalidzkim i otrzymały „compostelkę” – tj. dokument potwierdzający odbycie pielgrzymki do grobu św. Jakuba i przejście pieszo ostatnich 100 km lub przejechanie na rowerze bądź konno ostatnich 200 km Camino de Santiago). Według danych Biura, w 2010 r. do grobu św. Jakuba Apostoła przybyło 272 135 osób⁵. Była to rekordowa liczba pielgrzymów odwiedzających grób św. Jakuba w historii nowożytnej. W 2011 r. w Biurze Pielgrzymkowym zarejestrowano 183 366 pielgrzymów – w grupie tej 153 065 osób (83,5% ogółu) przybyło do Santiago de Compostela pieszo, 29 949 osób (16,3% ogółu) przyjechało rowerem, 341 osób dojechało konno, zaś 11 osób na wózku inwalidzkim⁶. Z każdym rokiem wzrasta liczba pielgrzymów, którzy rozpoczynają pielgrzymkę od progu własnego domu, przemierzając niekiedy nawet kilka tysięcy kilometrów.

Muszle św. Jakuba odkryte przez archeologów w średniowiecznych grobach w wielu miejscach Polski oraz hiszpańskie źródła archiwalne są dowodem na podejmowane również przez Polaków długie i trudne pielgrzymki do Santiago de Compostela. Ponowne ożywienie kultu św. Jakuba w naszym kraju i zainteresowanie Polaków Camino de Santiago obserwujemy jednak dopiero od końca lat 90. XX w. O coraz większej popularności Drogi św. Jakuba w naszym kraju świadczy choćby rosnąca z każdym rokiem liczba osób z Polski, które w Santiago otrzymały „compostelkę” – w 2009 r. było to 1321 osób, w Świętym Roku Jakubowym – 2040 (0,75% ogółu), zaś w 2011 r. – 1820 (0,99% ogółu)⁷.

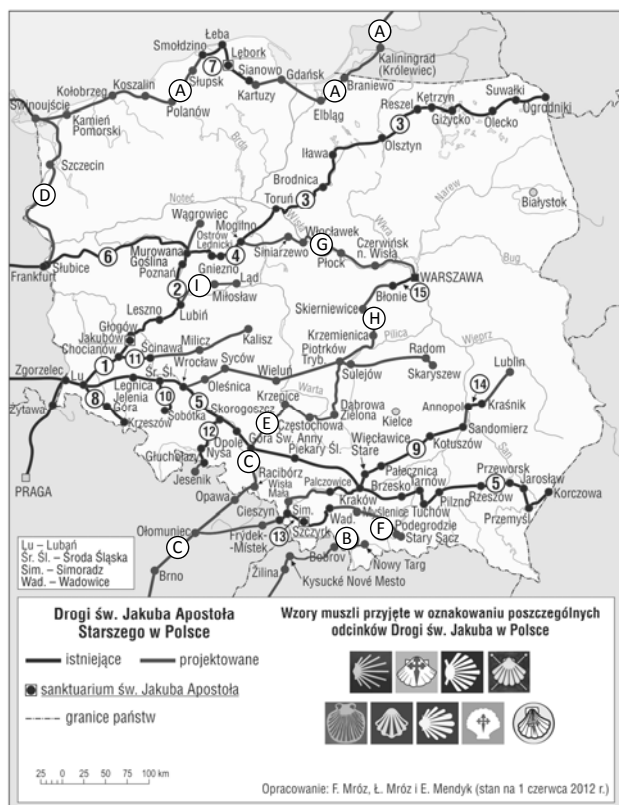
W roku 2003 europejska sieć Camino de Santiago dotarła do granicy niemiecko-polskiej w Görlitz/Zgorzelec. W następnym roku pielgrzymujące do grobu św. Jakuba osoby z Polski rozpoczęły pracę nad wytyczeniem polskich odcinków Drogi św. Jakuba. Pierwszym odcinkiem, który został odtworzony i uroczystie otwarty 24 lipca 2005 r., była Dolnośląska Droga św. Jakuba, wiodąca od Głogowa, przez Jakubowo (średniowieczny ośrodek kultu św. Jakuba – obecnie sanktuarium św. Jakuba), do Zgorzelca, gdzie łączy się z niemieckim szlakiem św. Jakuba (Ekumeniczny Szlak Pątniczy – Ökumenischer Pilgerweg).

Należy podkreślić, że w okresie niespełna siedmiu lat (2005–2012), dzięki zaangażowaniu władz kościelnych, władz samorządowych, caminowiczów, członków Bractw św. Jakuba oraz wielu miłośników Drogi św. Jakuba, w Polsce wytyczono i oznakowano już 15 odcinków drogi z motywem jakubowej muszli – w sumie ponad 3000 km szlaku (por. rys. 2) (Mróz, Mróz 2011, s. 124–128). Śmiało więc już

⁵ www.peregrinosantiago.es/esp/wp-content/uploads/informes/peregrinaciones2010.pdf.

⁶ www.peregrinosantiago.es/esp/wp-content/uploads/informes/peregrinaciones2011.pdf.

⁷ www.peregrinosantiago.es/esp/oficina-del-peregrino/estadisticas/.



Nr	Oznakowane odcinki Drogi św. Jakuba	liczba km	wzór muszki	Nr	Projektowane odcinki Drogi św. Jakuba	liczba km	wzór muszki
1	Dolnośląska Droga św. Jakuba (Głogów – Lubañ – Zgorzelec)	164		13	Beskidzka Droga św. Jakuba (Wadowice – Szczyrk – Cieszyń)	112	
2	Wielkopolska Droga św. Jakuba (Gniezno – Poznań – Głogów)	234		14	Lubelska Droga św. Jakuba (odcinek: Kraśnik – Annopol)	40	
3	Droga Polska (Camino Polaco) (Ogrodniki – Olsztyn – Trzemeszno)	523		15	Warszawska Droga św. Jakuba (Warszawa – Błonie)	34	
4	Droga św. Jakuba „Ślask Piastowski” (Mogilno – Gniezno)	40		Nr Projektowane odcinki Drogi św. Jakuba		wzór muszki	
5	Droga św. Jakuba Via Regia (Korcowa – Pilzno – Kraków – Góra św. Anny – Brzeg – Zgorzelec)	935		A	Pomorska Droga św. Jakuba (Via Baltica) (Braniewo – Elbląg – Gdańsk – Łębork – Słupsk – Kołobrzeg – Kamień Pom. – Swinoujście)		
6	Lubuska Droga św. Jakuba (Murowana Goślina – Słubice)	250		B	Podhalańsko-Drawska Droga św. Jakuba (Nowy Targ – Winiarczykówka-Bobrov)		
7	Łęborska Droga św. Jakuba (Sianowo – Łębork – Smoldzino)	90		C	Śląsko-Morawska Droga św. Jakuba (Góra św. Anny – Racibórz – Cieszyń)		
8	Sudecka Droga św. Jakuba (Krzeszów – Jelenia Góra – Lubañ)	105		D	Zachodniopomorska Droga św. Jakuba (Swinoujście – Szczecin – Siubice)		
9	Małopolska Droga św. Jakuba (Sandomierz – Kraków – Palczowice)	261		E	Jurajska Droga św. Jakuba (Częstochowa – Krzepice – Góra św. Anny)		
10	Ślezańska Droga św. Jakuba (Sobótka – Środa Śląska)	55		F	Sądecka Droga św. Jakuba (Stary Sącz – Myslenice – Wadowice)		
11	Miedziana Droga św. Jakuba (Scinawa – Lubin – Chocianów)	45		G	Mazowiecka Droga św. Jakuba (trasa północna: Warszawa – Mogilno)		
12	Nyska Droga św. Jakuba (Głucholazy – Skorogoszcz)	100		H	Warszawska Droga św. Jakuba (Warszawa – Skiermiewice – Piotrków Tryb.)		
				I	Nadwarciańska Droga św. Jakuba (Łąd – Mirosław – Lubień)		

Rysunek 2. Istniejące i projektowane Drogi św. Jakuba Apostoła w Polsce (stan na 1 czerwca 2012 r.)

Źródło: oprac. F. Mróz, Ł. Mróz i E. Mendyk

można stwierdzić, że polskie odcinki Drogi św. Jakuba na trwałe wpisały się w europejską sieć Camino de Santiago.

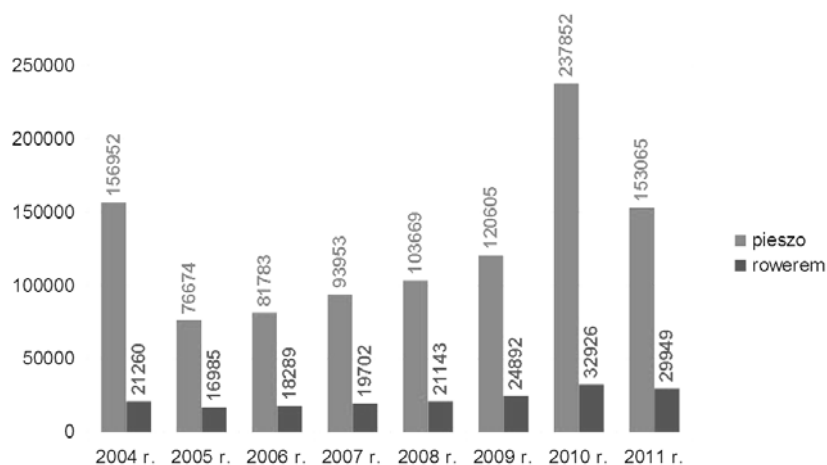
Warto także zaznaczyć, że w różnych regionach Polski pojawiają się stale kolejne inicjatywy, których celem jest powstanie nowych odcinków jakubowego szlaku (dziewięć tras jest już na etapie realizacji – por. rys. 2). Szczególnie cieszą nowe pomysły na wędrowki oraz przejazdy rowerami, których inicjatorami jest młodzież szkolna, studenci i harcerze.

Turystyka rowerowa na Drodze św. Jakuba

Dokonując prezentacji turystyki rowerowej na Drodze św. Jakuba należy na wstępie wyraźnie zaznaczyć, że Camino de Santiago to przede wszystkim szlak pielgrzymkowy. Szlak, który w ostatnim dwudziestoleciu przeżywa ogromny rozwój. Uczestnikami wędrowek, wypraw rowerowych lub konnych na Drodze św. Jakuba są w przeważającej większości osoby, które podejmują podróż z motywów religijnych lub religijno-poznawczych. Na Camino de Santiago spotyka się zazwyczaj samotnych pielgrzymów lub kilku, kilkunastoosobowe grupy młodzieży. Nie brakuje również osób niewierzących, a także turystów, którzy podejmują wyprawę do Santiago de Compostela wyłącznie z motywów poznawczych. Pomimo różnic kulturowych i wyznaniowych oraz barier językowych „caminowicze” nawiązują wspaniałe przyjaźnie. Uśmiech, dobre słowo, życzliwość, wzajemna pomoc, wspólny posiłek i modlitwa podczas pokonywania kolejnych etapów trudnej drogi łączą pielgrzymów w jedną wspólnotę. Niezmierzona cisza gór i piękno przyrody sprzyjają rozmowie ze Stwórcą, przemyśleniu dotychczasowego życia, odkrywania i poznawania samego siebie. Osoby, które przeszły Camino de Santiago, podkreślają, że *camino* uczy pokory i cierpliwości, *camino* oczyszcza umysł oraz że z *camino* wraca się lepszym, a w Santiago „umiera stary człowiek i rodzi się nowy”.

Atrybutem każdego pielgrzyma i „caminowicza” podążającego do Santiago jest muszla przypinana najczęściej do plecaka, sakwy rowerowej bądź też noszona na szyi, a także kostur, do którego niektórzy przymocowują tykwę na wodę. Muszlą oznakowane są także szlaki Jakubowe.

Systematyczny wzrost pielgrzymujących rowerem do Santiago de Compostela świadczy o znaczeniu Drogi św. Jakuba dla turystyki rowerowej. Bez wątplenia sanktuarium św. Jakuba w Composteli zajmuje wśród chrześcijańskich ośrodków pielgrzymkowych o randze międzynarodowej pozycję lidera pod względem liczby odwiedzających rowerzystów.



Rysunek 3. Zmiany liczby pielgrzymujących pieszo i rowerem do sanktuarium św. Jakuba Starszego Apostoła w Santiago de Compostela w latach 2004–2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Pielgrzymkowego Arcybiskupstwa Santiago de Compostela (www.peregrinosantiago.es; dostęp: 15.05.2012 r.)

Na podstawie statystyk prowadzonych przez Biuro Pielgrzymkowe Arcybiskupstwa Santiago de Compostela można stwierdzić, że w latach 2005–2010 zarejestrowano blisko dwukrotny wzrost liczby podróżujących na rowerze do grobu św. Jakuba (w 2005 r. – 16 985 osób, w 2010 r. – 32 926) – dotyczy to jedynie tych, którzy otrzymali wspomnianą „compostelkę”, a więc przejechali na rowerze ostatnie 200 km Camino de Santiago. Zestawienie liczby pielgrzymujących pieszo i rowerem do sanktuarium św. Jakuba Starszego Apostoła w Santiago de Compostela w latach 2004–2011 przedstawiono na rys. 3. Generalnie liczba pielgrzymów rowerowych podróżujących do Santiago de Compostela wzrastała w latach 2005–2009 średnio o około 1,5 tys. osób. Jak już wspomniano, rekordową liczbę pielgrzymów na rowerach w Composteli zarejestrowano w 2010 r. (ostatni Święty Rok Jakubowy) – było to niemal 33 tys. osób. Analizując pełną statystykę pielgrzymowania należy zaznaczyć, że znacznie więcej osób przybywa do grobu św. Jakuba pieszo (stosunek turystów rowerowych do ogółu pielgrzymujących wynosił: w 2005 r. – 18,08%, w 2010 r. – 12,10%, zaś w 2011 r. wzrósł do 16,33%). Największą grupę wśród „caminowiczów”, którzy na rowerach dotarli do grobu św. Jakuba stanowią Hiszpanie, Niemcy, Francuzi, Włosi i Portugalczycy. Z każdym rokiem wzrasta także liczba Polaków podróżujących do Santiago de Compostela rowerami. Infrastruktura turystyczna dla rowerzystów podróżujących i pielgrzymujących Drogą św. Jakuba na terenie Hiszpanii, a także Francji, Niemiec, Holandii i Szwajcarii jest bardzo dobrze zorganizowana. Wszystkie hiszpańskie odcinki Camino de Santiago mają doskonale przy-

gotowane trasy dla rowerzystów. Są one bardzo często poprowadzone tak, aby nie pokrywały się ze szlakami pieszymi, dzięki czemu „caminowicze” na rowerach nie przeszkadzają tym, którzy wybrali drogę do Composteli pieszo. Omal wszędzie na trasie w większych hiszpańskich miejscowościach funkcjonują punkty serwisowe, w których rowerzyści mogą dokonać przeglądu lub ewentualnej naprawy roweru, a także kupić potrzebne części. Na obszarze hiszpańskiej Galicji spotyka się bardzo wiele grup młodzieży hiszpańskiej, która podróżuje rowerami szlakiem jakubowej muszli. Są to najczęściej wyprawy typowo turystyczne, pozbawione aspektów religijnych.

Do najbardziej znanych odcinków jakubowego szlaku należy tzw. Droga Francuska. Prowadzi ona z Saint-Jean de Port do katedry w Santiago de Compostela i liczy 784 km.

Trasa dla rowerzystów na Camino Francés składa się z 15 odcinków – I: Saint-Jean Pied de Port – Roncesvalles (26 km), II: Roncesvalles – Pamplona (48 km), III: Pamplona – Estella (44 km), IV: Estella – Logrono (49 km), V: Logrono – Santo Domingo de la Calzada (48 km), VI: Santo Domingo de la Calzada – Burgos (75 km), VII: Burgos – Carrion de los Condes (86 km), VIII: Carrion de los Condes – Sahagun (39 km), IX: Sahagun – Leon (57 km), X: Leon – Astorga (49 km), XI: Astorga – Ponferrada (54 km), XII: Ponferrada – O Cebreiro (50 km), XIII: O Cebreiro – Sarria (43 km), XIV: Sarria – Palas de Rei (47 km), XV: Palas de Rei – Santiago de Compostela (69 km). „Caminowicze” na rowerach pokonują zazwyczaj średnio 60–70 km dziennie, z wyjątkiem morderczego odcinka z St. Jean Pied de Port we francuskich Pirenejach do hiszpańskiej miejscowości Roncesvalles – odcinka, który wprawdzie liczy 26 km, jednak różnica wzniesień wynosi 1250 m. Pokonanie na rowerze odcinka z Saint-Jean Pied de Port do katedry w Santiago de Compostela zajmuje zazwyczaj 12–14 dni.

O zainteresowaniu podróżą rowerem po Camino de Santiago świadczą również liczne blogi internautów, w których opisują przygotowania do wyprawy oraz relacjonują przebytą trasę. Zazwyczaj są to wyprawy na dystansie 800–1000 km.

Jednym z najważniejszych szlaków rowerowych biegnących do Santiago de Compostela jest EuroVelo 3, zwana Szlakiem Pielgrzymim (EV3 – Pilgrims Route). Trasa przebiega od Trondheim przez Røros, Oslo, Göteborg, Frederikshaven, Viborg, Odense, Hamburg, Münster, Aachen, Namur, Paryż, Orlean, Tours, Bordeaux, Burgos, Leon do Santiago de Compostela. Szlak mierzy 5122 km na terenie siedmiu państw: Norwegii, Szwecji, Danii, Niemiec, Belgii, Francji i Hiszpanii⁸ (por. rys. 4).

⁸ www.ecf.com.



Rysunek 4. Przebieg trasy EuroVelo 3 Szlak Pielgrzymi (EV3 Pilgrims Route)
Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.eurovelo.org

Szlak Pielgrzymi jest częścią europejskich szlaków rowerowych EuroVelo, które mają na celu rozwijać turystykę rowerową w Europie. EuroVelo budowane są w oparciu o istniejącą już sieć lokalnych ścieżek i dróg, łącząc je w jedną całość.

Koncepcja wymienionego projektu o charakterze „paneuropejskim” powstała w 1995 r., a rok później została ogłoszona na spotkaniu Europejskiej Federacji Cyklistów w Kopenhadze. Sieć długodystansowych szlaków rowerowych EuroVelo, mając międzynarodowy charakter, umożliwi lokalnym organizacjom odpowiedzialnym za poszczególne krajowe odcinki zdobywanie środków na realizację pro-

jektu i utrzymanie tras. Szlaki, które uzyskają pozytywną opinię koordynatora Euro Velo mają prawo do używania oficjalnej nazwy i logo – bardzo ważnego symbolu jakości szlaku, jak i istotnej formy promocji. EuroVelo opiera się na pozyskiwaniu środków przez lokalnych koordynatorów; w założeniu nie jest finansowana przez Unię Europejską. Trasy EuroVelo we wszystkich krajach planowane są według wspólnych kryteriów. W ramach EuroVelo Europejska Federacja Cyklistów opracowała projekt 12 tras rowerowych, o łącznej długości 60 tys. km, które do 2020 r. mają połączyć oddalone od siebie miasta całego kontynentu. Dotychczas udało się zrealizować ok 35% założeń – ponad 20 tys. km dróg szlaków. Patronat nad projektem objęła Komisja Europejska⁹.

Przez Polskę przebiega pięć tras EuroVelo:

1. EV2 Szlak Stolic: Galway – Dublin – Holyhead – Bristol – Londyn – Harwich – Rotterdam – Haga – Münster – Berlin – Poznań – Warszawa – Mińsk – Moskwa.
2. EV4 Roscoff-Kijów: Roscoff – francuskie wybrzeże Atlantyku – Hawr – Calais – Middelburg – Aachen – Bonn – Frankfurt – Praga – Brno – Kraków – Lwów – Kijów.
3. EV9 Morze Bałtyckie po Morze Adriatyckie (Szlak Bursztynowy): Gdańsk – Poznań – Wrocław – Ołomuniec – Brno – Wiedeń – Maribor – Lublana – Triest – Pula.
4. EV10 Szlak Wokół Bałtyku (Okrężny Hanzeatycki): Sankt Petersburg – Helsinki – Vaasa – Oulu – Haparanda – Sundsvall – Sztokholm – Ystad – Malmö; – Kopenhaga – Odense – Rostock – Świnoujście – Gdańsk – Kaliningrad – Kłajpeda – Ryga – Tallinn – Sankt Petersburg.
5. EV11 Szlak Wschodnioeuropejski: Przylądek Północny – fińskie jeziora – Helsinki – Tallinn – Tartu – Wilno – Warszawa – Kraków – Koszyce – Belgrad – Skopje – Saloniki – Ateny¹⁰.

Obecnie częściowo wytyczone i oznakowane są trasy: EV9 (od Poznania do granicy z Republiką Czeską) i EV10 – oznaczony jako Zielony Szlak Rowerowy R10 biegnący po Szlaku Hanzeatyckim o statusie Europejskiego Szlaku Kulturowego (od Świnoujścia do Gronowa)¹¹.

Warto zwrócić uwagę, iż projektowana trasa EuroVelo 4 na odcinku Kijów – Kraków ma przebieg równoległy do Europejskiego Szlaku Kulturowego Via Regia, który jest również jednym z odcinków Drogi św. Jakuba „Via Regia”, biegnącym od średniowiecza Traktem Królewskim z Kijowa do Santiago de Compostela.

⁹ www.eurovelo.org.

¹⁰ www.pl.wikipedia.org/wiki/EuroVelo.

¹¹ www.eurovelo10.pl/eurovelo.

Droga św. Jakuba rozpoczyna się u progu każdego pielgrzymiego domu i – jak już wspomniano – dla setek osób Camino może trwać kilka miesięcy w pokonywaniu nawet kilku tysięcy kilometrów. Wielu „caminowiczów”, którzy wielokrotnie pokonywali ostatnie odcinki hiszpańskiej drogi, wybiera się na szlaki w innych częściach Europy – zazwyczaj bardzo odległych od hiszpańskiej Galicji. Dużym zainteresowaniem cieszą się wśród cudzoziemców również jakubowe drogi na terenie Polski.

W Polsce, podobnie jak i w Europie – Drogi św. Jakuba są wytyczone w sposób dostosowany do potrzeb turystyki rowerowej, jednak nie są to osobne wytyczone trasy rowerowe, a jedynie wspólne szlaki pieszo-rowerowe. Do najbardziej znanych i najczęściej wybieranych przez rowerzystów polskich odcinków Camino de Santiago należy przede wszystkim: Droga Polska prowadząca z Ogródnik, przez Olsztyn, Toruń, do Trzemeszna (około 530 km), której przedłużeniem są kolejne szlaki jakubowe: Droga św. Jakuba „Szlak Piastowski” (Mogilno – Trzemeszno – Niechanowo – Gniezno; 40 km), Lubuska Droga św. Jakuba (Murowana Goślina – Słubice), Wielkopolska Droga św. Jakuba (Ceglińska, Karaś, Mendyk, Smyk 2006b): Gniezno – Poznań – Lubiń – Głogów; 234 km i Dolnośląska Droga św. Jakuba (Ceglińska, Karaś, Mendyk, Smyk 2006a): Głogów – Jakubów – Zgorzelec; 164 km). Szczególnie atrakcyjna dla miłośników rowerów jest także Droga św. Jakuba „Via Regia”, jest to bowiem najdłuższy – liczący 913 km – odcinek Camino de Santiago w Polsce prowadzący z Korczowej (przy granicy polsko-ukraińskiej), przez Przemyśl, Jarosław, Przeworsk, Rzeszów, Pilzno, Tuchów, Tarnów, Brzesko, Kraków, Olkusz, Będzin, Piekary Śląskie, Górę św. Anny, Opole, Skorogoszcz, Brzeg, Wrocław, Legnicę do Zgorzelca (Mróz 2012).

Dużym powodzeniem wśród „caminowiczów” i turystów rowerowych cieszy się także Małopolska Droga św. Jakuba (Por. Mróz 2009, s. 60–61) prowadząca z Sandomierza do Krakowa, a następnie do Palczowic (261 km), a także Łęborska Droga św. Jakuba (Sianowo – Łębork – Łeba – Smółdzino; 90 km), która stanowi fragment projektowanej Pomorskiej Drogi św. Jakuba.

W różnych częściach kraju powstają inicjatywy mające na celu rozwój turystyki rowerowej na Drogach św. Jakuba. Na szczególną uwagę zasługuje projekt „Wyznaczenie drogi rowerowej św. Jakuba na Dolnym Śląsku” w ramach Działania 5.3.3 Unii Europejskiej „Via Regia Plus – zrównoważony transport i współpraca regionalna wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego”. Projekt realizowany był od października 2008 r. do grudnia 2011 r.¹² W jego założeniu było przeprowadzenie inwentaryzacji przebiegu szlaku z oceną stanu oznakowania, inwentaryzacją rodzaju nawierzchni, opisu atrakcji turystycznych na szlaku oraz oceną stopnia trudności (nachylenie, rodzaj nawierzchni) Drogi św. Jakuba. Na pot-

¹² www.viaregiaplus.eu.

rzeby projektu, z myślą o turystyce rowerowej, opracowano mapę cyfrową przebiegu szlaku z kilometrażem, profilem wysokościowym, opisem trasy oraz śladem GPS. Mapa jest ogólnodostępna za pomocą serwisu internetowego: www.wbu.wroc.pl/5.3.3/.

Również coraz więcej biur podróży specjalizuje się w przygotowaniu oferty rowerowej po Drodze św. Jakuba (np. Biuro Turystyczne „Tramp” z Gdyni, Biuro Turystyczne Bikeprotour.pl. z Sulęcina)¹³.

Zakończenie

Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze od ponad 60 lat jest głównym w Polsce stowarzyszeniem, które rozwija i propaguje krajoznawstwo i turystykę kwalifikowaną w różnych jej formach. W bieżącym, 2012 r. Zarząd Główny PTTK w sposób szczególny docenił jedną z najbardziej popularnych form turystyki aktywnej, jaką jest bez wątpienia turystyka rowerowa, poprzez ogłoszenie Roku Turystyki Rowerowej.

Członkowie Zarządu Głównego PTTK w przyjętej uchwale podkreślili: „znaczącą rolę turystyki rowerowej jako aktywnej formy spędzania czasu wolnego” oraz przypadający w roku 2012 jubileusz 60-lecia działalności Komisji Turystyki Kolarskiej ZG PTTK¹⁴.

Na szczególne uznanie wśród licznych działań podejmowanych przez PTTK zasługuje wytyczenie blisko 12 tys. szlaków rowerowych w Polsce. W sieć tę wpisuje się 3000 km odcinków Drogi św. Jakuba – jednego z najważniejszych szlaków pielgrzymkowych w chrześcijaństwie i pierwszego Europejskiego Szlaku Kulturowego ustanowionego przez Radę Europy w 1987 r. Szlak Jakubowy, mając charakter religijno-poznawczy, przeznaczony jest dla pielgrzymów (pątników) i turystów podróżujących zarówno pieszo, jak i rowerem czy konno. Stale rosnąca grupa „caminowiczów”, którzy na rowerach zmierzają do grobu św. Jakuba Starszego Apostoła w Santiago de Compostela świadczy o znaczeniu Camino de Santiago w rozwoju turystyki aktywnej – w szczególności w uprawianiu turystyki rowerowej. W wielu regionach Polski podejmowane są lokalne inicjatywy oraz realizowane projekty, których głównym celem jest tworzenie infrastruktury rowerowej.

¹³ www.tramp.gda.pl/component/option,com_wycieczki/Itemid,44/katid,33/oferta,/task,sw/wycid,328/.

¹⁴ www.pttk.pl/ks3/dok/k17_u209_20110226.pdf.

Warto dodać, że od kilku lat z Polski każdego roku co najmniej kilkanaście osób wybiera się rowerami Drogą św. Jakuba do Santiago de Compostela. W bieżącym roku, tylko w lipcu, w księdze pielgrzymkowej parafii w Lubaniu odnotowano wpisy czterech rowerzystów, którzy podróżują rowerami z Polski do Santiago de Compostela. 4 lipca 2012 r. dwóch wędrowników z 1. Podkarpackiej Drużyny Wędrowników „Georgios”: Marcin Gwizdak i Mateusz Korbecki, wyruszyło z Przemysła do grobu św. Jakuba – na około 40-dniową wyprawę na odcinku ponad 4000 km. Patronat nad wyprawą objął ks. abp Józef Michalik oraz Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, Podkarpacka Chorągiew Harcerzy.

Wszystkim osobom wybierającym się zarówno rowerami, jak i pieszo na Drogę św. Jakuba życzymy, aby trud podjętej wyprawy – pielgrzymki prowadził do odkrywania i poznawania samego siebie i był wspaniałym czasem spotkania z Bogiem i drugim człowiekiem.

Buen Camino! – Dobrej Drogi!

Bibliografia

- Adamczyk S., 2011, *Zasługi papieża Kaliksta II (1119–1124) w szerzeniu kultu św. Jakuba Apostoła*, [w:] A. Jackowski, F. Mróz, I. Hodorowicz (red.), *Wpływ Świętego Roku Jakubowego na rozwój kultu i Drogi św. Jakuba*, Wydawnictwo „Czuwajmy”, Kraków, s. 43–67.
- Ceglińska A., Karaś H., Mendyk E., Smyk J., 2006a, *Droga św. Jakuba Gniezno – Zgorzelec – Praga. Część polska: Droga Wielkopolska i Droga Dolnośląska. Przewodnik Pielgrzyma*, Fundacja Wioski Franciszkańskiej, Janice.
- Ceglińska A., Karaś H., Mendyk E., Smyk J., 2006b, *Droga św. Jakuba „Via Regia”. Dolny Śląsk. Przewodnik Pielgrzyma*, Fundacja Wioski Franciszkańskiej, Janice.
- Jackowski A., Sołjan I., 2008, *Pielgrzymki do Santiago de Compostela w czasie i przestrzeni*, [w:] A. Jackowski, F. Mróz, I. Hodorowicz (red.), *Drogi św. Jakuba w Polsce. Stan badań i organizacja*, IGiGP UJ, PPWSZ w Nowym Targu, Bractwo św. Jakuba Starszego Apostoła Oddział Małopolski w Więclawicach Starych, Kraków, s. 15–26.
- Mróz F., 2009, *Otwarcie Małopolskiej Drogi św. Jakuba*, „Alma Mater. Miesięcznik Uniwersytetu Jagiellońskiego”, nr 110–111, Kraków, s. 60–61.
- Mróz F. i Mróz Ł., 2011, *Sukcesy i wyzwania związane z rozwojem kultu i Drogi św. Jakuba w Polsce*, [w:] A. Jackowski, F. Mróz, I. Hodorowicz (red.), *Wpływ Świętego Roku Jakubowego na rozwój kultu i Drogi św. Jakuba*, Wydawnictwo „Czuwajmy”, Kraków, s. 117–131.
- Mróz Ł., 2012, *Geneza i rozwój Dróg Św. Jakuba w Polsce – na przykładzie Drogi Św. Jakuba Via Regia*, „Peregrinus Cracoviensis”, z. 23 (w druku).
- Roszak P., 2012, *Homo peregrinus. Kim jest prawdziwy pielgrzym?*, [w:] P. Roszak (red.), *Camino de Santiago – nie tylko droga. Historia i współczesność Szlaku św. Jakuba*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 21–41.
- Temperán E., 2012, *Santiago de Compostela – miasto na końcu świata. Zarys historii katedry compostelańskiej*, [w:] P. Roszak (red.), *Camino de Santiago – nie tylko droga. Historia i współ-*

czesność Szlaku św. Jakuba, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 57–85.

www.centrodeperegrinacion.wordpress.com (dostęp: 18.05.2012 r.).

www.peregrinossantiago.es/esp/oficina-del-peregrino/estadisticas/ (dostęp: 15.05.2012 r.).

www.peregrinossantiago.es/esp/wp-content/uploads/informes/peregrinaciones2010.pdf (dostęp: 2.05.2012 r.).

www.peregrinossantiago.es/esp/wp-content/uploads/informes/peregrinaciones2011.pdf (dostęp: 6.05.2012 r.).

www.ecf.com (dostęp: 1.06.2012 r.).

www.eurovelo.org (dostęp: 1.06.2012 r.).

www.pl.wikipedia.org/wiki/EuroVelo (dostęp: 28.05.2012 r.).

www.viaregiaplus.eu (dostęp: 1.06.2012 r.).

www.tramp.gda.pl/component/option,com_wycieczki/Itemid,44/katid,33/oferta,/task,sw/wycid,328/ (dostęp: 1.06.2012 r.).

www.pttk.pl/ks3/dok/k17_u209_20110226.pdf (dostęp: 1 czerwca 2011 r.).

BICYCLE TOURISM ON THE WAY OF ST. JAMES – A EUROPEAN CULTURAL ROUTE

Abstract

The present paper is an attempt to summarize actions related to the founding and development of parts of the Way of St. James in Europe and adapting them to the needs of bicycle tourism. The authors of the paper, basing on field research and interviews with representatives of foreign associations looking after the Jacobean routes have analyzed the number, kind and character of bicycle pilgrimages on the Way of St. James.

Among the scholars investigating the phenomenon of the Way of St. James in Europe there is a common belief that the re-birth of the Way took place after the pilgrimage of blessed John Paul II to Santiago de Compostela in 1982. In 1987 the European Council proclaimed the Camino de Santiago as Europe's first cultural route and encouraged regional authorities to recreate former pilgrimage routes. The first ways of St. James were recreated in Spain, and then in France. Camino de Santiago is a route that can be pilgrimaged on foot, by bike or on horseback. Basing on the data analysis from the Pilgrimage Office of the Archbishopric of Santiago de Compostela, it can be stated that in the years 2005-2010 a twofold increase in bicycle pilgrimages to the tomb of St. James was registered (in 2010 it was almost 33,000 people).

Among the most important parts of the Way of St. James in Europe used by cyclists are EuroVelo 3, called the Pilgrim's Route, and Camino Frances.

In Poland, as in Europe, the ways of St. James are bicycle-friendly; however, there are no separate bicycle routes but only routes for both walkers and cyclists. Initiatives developing bicycle tourism on Jacobean routes are being taken up in various parts of the country. Special attention should be paid to the project entitled "Designing a bicycle route of St. James in the region of Dolny Śląsk."

Rozdział 4.

TURYSTYKA W BADANIACH NAUKOWYCH

Alina ZAJADACZ

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Zakład Centrum Turystyki i Rekreacji

ZRÓŻNICOWANIE FORM TURYSTYKI ROWEROWEJ W REGIONIE LESZCZYŃSKIM W POLSCE I W POŁUDNIOWEJ AUSTRALII

Wprowadzenie

Turystyka, uwarunkowana wieloma czynnikami: społecznymi, ekonomicznymi, przyrodniczymi czy politycznymi, jako zjawisko związane ze sferą czasu wolnego – w dowolny sposób zagospodarowywanego, jest odbiciem stylu i poziomu życia współczesnego społeczeństwa. Jej wzrastająca popularność oraz cechy obrazują aktualne trendy społecznych zachowań, m.in. mobilność i niestałość oraz nieangażowanie się w długofalowe projekty (od kariery w jednej firmie po partnerskie związki). Turystyka jest więc postrzegana jako jeden z przejawów tzw. *fastculture*.

Podróżując „na lekkiego”, pakując do torby tylko kilka niezbędnych przedmiotów codziennego, często jednorazowego użytku, turysta może wyruszyć w drogę w każdej chwili, gdy spowszednieją i przestaną bawić przyjemności z otoczenia lub gdy nowe, silniejsze wrażenia i bardziej podniecające przygody zamajaczą na horyzoncie. Ruchliwość jest w życiu turysty wartością nadrzędną (Bauman 2000).

Świat się „skurczył”, wyjazdy turystyczne są podejmowane coraz częściej przez daną osobę, a urlopy dzielone na krótsze okresy wykorzystywane na podróże o różnym charakterze. Coraz większe znaczenie ma nie tyle odpowiedź na pytanie „dokąd?”, ale „dlaczego?” wyjeżdżamy, oraz o „kolekcjonowanie” nie przedmiotów, a wrażeń.

Z drugiej strony obserwowane są tendencje przeciwstawne, związane z filozofią *slow*, na bazie której kształtuje się także *slowtourism*. Jest ona odpowiedzią na tempo życia i „przyśpieszenie” współczesnej kultury. Jej zwolennicy poszukują głębokich przeżyć i dążą do delectowania się życiem, jego jakością. Żyją i podróżują

uważnie, unikając nieustannego pośpiechu. W przypadku tego typu podróży dąży się do minimalizowania pokonywanych dystansów, rzadko środkiem transportu jest samochód czy samolot, natomiast często rower lub kajak. Maksymalnemu wydłużeniu ulega natomiast czas podróży, powolna eksploracja odwiedzanych terenów. Duże znaczenie ma relaks i rekreacja fizyczna oraz psychiczna. Następuje bliski kontakt z odwiedzanym środowiskiem przyrodniczym i społecznym. Wykorzystywane są produkty lokalnego pochodzenia, zwłaszcza lokalna, nieprzetworzona w znacznym stopniu żywność. Raczej ogranicza się do minimum wykorzystanie nowych technologii (typu: systemy rezerwacji miejsc, nawigacji). Kluczowe znaczenie w podróży ma jakość doświadczeń oraz autentyczność odwiedzanych miejsc i relacji z ich mieszkańcami.

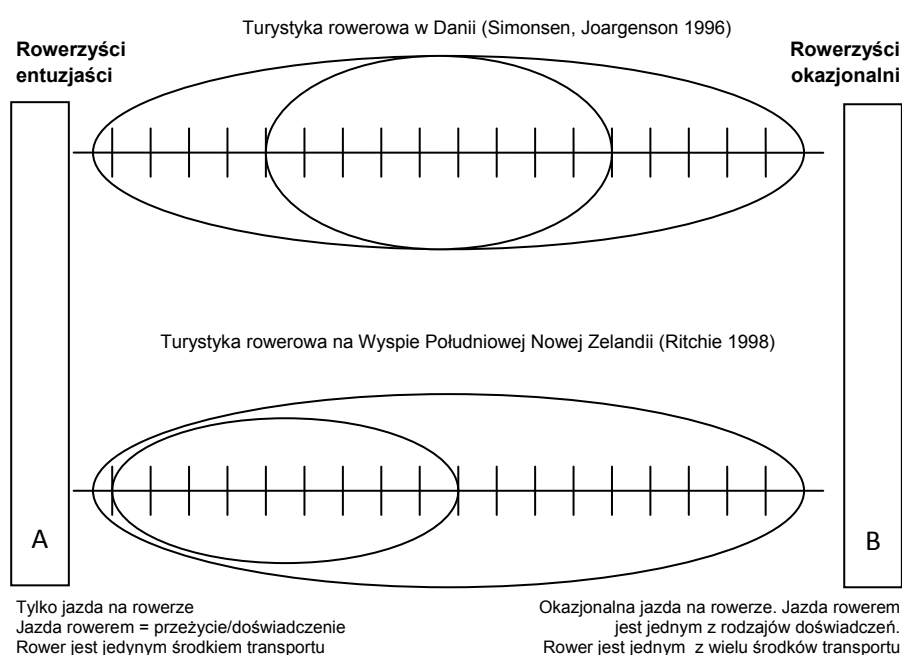
Wiele cech modelu *slowlowtourism* można przypisać turystyce rowerowej, która stanowi przedmiot badań przedstawionych w artykule. Ich głównym problemem było rozpoznanie zróżnicowania form współczesnej turystyki rowerowej. Ponieważ dążono do określenia ogólnych tendencji w tym zakresie, analizie poddano dwa studia przypadku, odnoszące się do mieszkańców odmiennych regionów. Wykorzystano wyniki badań przeprowadzonych w południowej Australii (Faulks i in. 2008) oraz badań własnych, zrealizowanych według tej samej metodyki w południowo-zachodniej części Wielkopolski. Umożliwiło to wyłonienie podobieństw i różnic dotyczących cech turystyki rowerowej w odniesieniu do analizowanych regionów, a w konsekwencji wysnucie ogólnych wniosków dotyczących trendów występujących we współczesnej turystyce rowerowej.

Turystyka rowerowa – definicje i zróżnicowanie form

Turystyka rowerowa jest jedną z najbardziej popularnych form turystyki kwalifikowanej. O jej zróżnicowaniu decydują walory odwiedzanego terenu, rodzaj pokonywanych tras (o różnym stopniu trudności, różnej nawierzchni), jak również motywy jej uprawiania (Zajadacz 1998a, 1998b). P. Simonsen i B. Joargenson (1996) zdefiniowali turystykę rowerową jako formę turystyki uprawianą przez osoby, które podczas wyjazdów wakacyjnych używają roweru jako głównego środka transportu i dla których jazda rowerem jest istotną częścią wakacji lub urlopu. Przedstawili także kontinuum prezentujące różne typy turystyki rowerowej (rys. 1).

Z jednej strony kontinuum (A) występuje „twardy rdzeń” turystyki rowerowej dotyczący osób, które uważają rower za jedyny prawdziwy środek transportu i jedyny sposób spędzania wakacji lub urlopu. Są to skrajni entuzjaści turystyki rowerowej, których motywy wyjazdów turystycznych wiążą się ściśle z tą jedną, wybraną formą turystyki. Z drugiej strony kontinuum (B) są turyści, którzy okazjonalnie

jeżdżą rowerem podczas urlopu lub wakacji i uważają rower za alternatywny i przyjemny środek transportu, który umożliwia eksplorację odwiedzanych miejsc, jednakże tylko podczas dobrej pogody. Badania przeprowadzone w Danii (Simonsen, Joargenson 1996) wykazały, że większość rowerowych podróży turystycznych można umiejscowić pośrodku tak rozpiętej skali continuum (rys. 1), natomiast na wyspie południowej Nowej Zelandii wykazano, iż większość wyjazdów bliższa jest modelowi (A) „rowerzystów entuzjastów” (Ritchie 1998).



Rysunek 1. Turystyka rowerowa według B. Ritchie (1998)

P. Simonsen i B. Joargenson (1996) uznawali turystów rowerowych za grupę homogeniczną, ze względu na podejmowanie wielu podobnych aktywności. Natomiast inne badania wykazały zróżnicowanie tych aktywności – od „okazjonalnych” po „wysoce wyspecjalizowane” (Ritchie 1998). Continuum zmienności form turystyki rowerowej (rys. 1) ilustruje także proces rozwojowy od tych rowerzystów, którzy mają niewielkie umiejętności i/lub zdolności w zakresie turystyki rowerowej do tych, którzy posiadają wszystkie wymagane umiejętności i dlatego odczuwają w większym stopniu satysfakcję z tego typu aktywności. Wskazuje to, że możliwe

różnice między typami turystów rowerowych mogą być związane z jednej strony z potrzebami, preferencjami respondentów (ich umiejętnościami, postawami i motywacjami) oraz z drugiej z różnymi typami produktu wymaganego do zaspokojenia tych potrzeb i oczekiwań, związanego z charakterem destynacji turystycznej i stopniem jej przystosowania do turystyki rowerowej.

Turystyka rowerowa została także zdefiniowana przez L. Lumsdona (1995) jako: rekreacyjne czynności rowerowe obejmujące całodniowe wypadki oraz długodystansowe wyjazdy wakacyjne/urlopowe. Fundamentalnym elementem jest to, że jazda rowerem jest postrzegana przez turystę jako integralna część wyprawy bądź wakacji, czyli jako pozytywny sposób uatrakcyjnienia czasu rekreacji. Definicja L. Lumsdona (1995) obejmuje kilka różnych typów turystyki rowerowej, m.in. wyprawy jednodniowe, „objazdówki”, wyprawy z jednej bazy oraz z wykorzystaniem wypożyczalni rowerów. Jednakże zgodnie z tą definicją osoba przebywająca na jednodniowej górskiej wycieczce rowerowej zostanie sklasyfikowana jako turysta rowerowy. Mimo iż taka osoba spędza w terenie jeden dzień lub kilka godzin i powinna być raczej sklasyfikowana jako wycieczkowicz, a nie turysta. W większości publikacji przyznaje się, że podróżny musi znajdować się poza domem przez co najmniej 24 godziny lub jedną noc, aby można było uznać go za turystę.

B. Ritchie (1998) oddzielił rowerzystę turystycznego oraz rekreacyjnego. Turysta rowerowy to osoba, która znajduje się poza codziennym otoczeniem przez okres nie krótszy niż 24 godziny lub jedną noc w celach wakacyjnych i dla której korzystanie z roweru jako środka transportu w tym czasie stanowi integralną część wypoczynku (Ritchie 1998). Natomiast rowerzysta rekreacyjny jest osobą zaangażowaną w rekreacyjną działalność rowerową lub wycieczkę, która trwa nie dłużej niż 24 godziny lub jedną noc i w tym czasie znajduje się poza miejscem zamieszkania, dla której jazda rowerem stanowi pozytywny sposób wykorzystania czasu wolnego (Ritchie 1998).

Zróznicowanie motywów podejmowania turystyki rowerowej, jak również oczekiwania dotyczące cech destynacji turystycznych odwiedzanych przez turystów rowerowych wykazały m.in. badania przeprowadzone w południowej Australii (w stanach: Australia Południowa, Wiktorja oraz Nowa Południowa Walia), przedstawione w opracowaniu *Cycle Tourism in South Australia Destination Marketing* (Faulks i in. 2008). Wzięty w nich udział dwie grupy respondentów, liczące 537 oraz 48 osób. Wypowiedzi obu grup wykazały, że do głównych celów uprawiania turystyki rowerowej należą: zdrowie i dobra kondycja fizyczna oraz rekreacja, następnie transport, integracja społeczna, ponadto współzawodnictwo. Turystyka rowerowa ma istotne znaczenie w życiu respondentów, ponieważ – jak wskazywano – najczęściej jest ważną cechą stylu życia, jedną z najbardziej przyjemnych i satysfakcjonujących aktywności, pozwala się zrelaksować, pokonać stres oraz przebywać wspólnie z przyjaciółmi. Do głównych motywów uprawiania tury-

styki rowerowej zaliczono: zwiedzanie, przeżycie przygody, utrzymanie dobrej kondycji fizycznej, potrzebę zmiany codziennego życia/otoczenia oraz relaks. W odniesieniu do destynacji turystycznej ankietowani wymienili najczęściej następujące požądane cechy: bezpieczna woda do picia, atrakcyjny krajobraz, przyjazna dla rowerzystów baza noclegowa, bezpieczeństwo oraz jakość dróg i szlaków (Falkus i in. 2008).

Analogiczne pytania jak respondentom w południowej Australii zadano mieszkańcom wybranego regionu w Polsce – regionu leszczyńskiego, zlokalizowanego w południowo-zachodniej części Wielkopolski. Zgromadzone dane zarówno w oparciu o analizę literatury przedmiotu, jak i wyniki badań własnych wykorzystano w celu wyłonienie znamienych cech współczesnej turystyki rowerowej.

Cel i metody badań

Celem badań było rozpoznanie form turystyki rowerowej podejmowanej przez mieszkańców regionu leszczyńskiego (RL) w oparciu o analizę takich czynników, jak motywy wyjazdów turystycznych oraz oczekiwania w stosunku do oferty i cech destynacji turystycznej. Badania ankietowe przeprowadzono w maju 2012 wśród 91 mieszkańców RL, w domach respondentów, przy udziale ankietowanych. W doborze próby uwzględniono liczbę mieszkańców poszczególnych gmin RL, zachowując proporcjonalną w stosunku do niej liczbę respondentów. Stąd najliczniej reprezentowani byli mieszkańcy Leszna zamieszkiwanego przez 64 432 osób¹ (49% respondentów). Z gmin powiatu leszczyńskiego² oraz gminy Przemęt³, liczących 66 580 mieszkańców, pochodziło 51% ankietowanych. Dążąc do ukazania uwarunkowań turystyki rowerowej mieszkańców RL, przedstawiono także charakter RL pod kątem możliwości uprawiania tego rodzaju turystyki (w tym stan istniejącej sieci szlaków rowerowych oraz organizacji imprez adresowanych do rowerzystów), ponieważ nawyki związane z podejmowanymi formami rekreacji są często kontynuowane podczas wyjazdów turystycznych. Jednakże pytania zawarte w ankiecie dotyczyły wyłącznie wyjazdów turystycznych (czyli z co najmniej jednym noclegiem), nie obejmowały wycieczek rekreacyjnych realizowanych w okolicy miejsca zamieszkania.

¹ http://leszno.pl/DATA/pliki/nawrocka/leszno_w_liczbach_2010.pdf (dostęp: 04.2012).

² <http://wybory2011.pkw.gov.pl/wyn/300000/pl/301300.html#tabs-1> (dostęp: 04.2012).

³ http://www.przemet.pl/cms_81_37.html (dostęp: 04.2012).

Obszar badań i jego przystosowanie do turystyki rowerowej

Region leszczyński (RL)⁴ to wyznaczony umownie obszar dziesięciu jednostek terytorialnych w południowo-zachodniej części Wielkopolski i stowarzyszonych w lokalnej Organizacji Turystycznej Leszno – Region (OTLR), tj.: miasto Leszno, powiat Leszczyński, miasto i gmina Rydzyna, miasto i gmina Osieczna oraz gminy: Krzemieniewo, Lipno, Świąciechowa, Wijewo, Włoszakowice i Przemęt. RL ma gęstą sieć szlaków rowerowych: 35 tras przebiegających przez dziewięć gmin (Leszno, Świąciechowa, Lipno, Krzemieniewo, Rydzyna, Osieczna, Wijewo, Włoszakowice, Przemęt), o łącznej długości około 700 km.

Szlaki rowerowe w RL mają różny stopień trudności – przebiegają zarówno przez tereny o małych deniwelacjach (Wysoczyzna Leszczyńska), jak również w strefie krajobrazu młodoglacjalnego (Pojezierze Leszczyńskie) o zróżnicowanym ukształtowaniu terenu. Są one dostosowane do potrzeb doświadczonych cyklistów (jeżdżących regularnie), a także dla tych, którzy z takiej formy aktywności korzystają sporadycznie. Najdłuższa trasa rowerowa wynosi 44,5 km natomiast najkrótsza 7,2 km. Przez RL przebiega również Ziemiański Szlak Rowerowy, prezentujący walory południowej Wielkopolski. Szlak ten, rozpoczyna się w Poznaniu i liczy ponad 271 km; przebiega, tworząc pętlę, m.in. przez Kościan, Osieczną, Leszno, Ponić, Gostyń oraz Krzywiń. Dokładny opis i przebieg tras rowerowych zawierają dwie mapy rowerowe „Leszno – region”: część wschodnia oraz zachodnia. Trasy rowerowe RL są skomunikowane z przebiegającym w sąsiedztwie (m.in. przez gminę Gostyń, Krzywiń i Śrem) Międzynarodowym Szlakiem Rowerowym EuroVelo 9 (szlak bursztynowy), który łączy Bałtyk z wybrzeżem M. Adriatyckiego (1930 km) i biegnie z Gdańska do Puli (leżącej nad Morzem Adriatyckim).

W regionie leszczyńskim odbywają się cykliczne imprezy rowerowe, do głównych z nich należą:

- Rajd rowerowy „Rowerem przez Leszno Region” jest to cykliczna impreza organizowana przez OTLR odbywająca się we wrześniu i skupiająca około

⁴ Termin „region” – pojmowany jest w ujęciu geograficznym jako umownie wydzielony obszar, względnie jednorodny, odróżniający się od terenów sąsiednich cechami naturalnymi bądź nabytymi na przestrzeni dziejów. Do tych cech zaliczane są przede wszystkim takie, jak: położenie geograficzne, odrębność językowa, religijna, etniczna zamieszkującej region społeczności. Badany obszar nie spełnia kryterium jednorodności pod względem cech walorów przyrodniczych oraz kulturowych. Obejmuje dwie jednostki wyraźnie wyodrębnione w przestrzeni, tj. Wysoczyznę Leszczyńską i Pojezierze Leszczyńskie. Nazwę „region” w odniesieniu do regionu leszczyńskiego należy traktować więc jedynie jako kontynuację nazewnictwa stosowanego przez główną organizację turystyczną działającą na tym obszarze – Organizację Turystyczną Leszno Region (powołaną 2.08.2002 r.). Zasada jednorodności jest spełniona w tym przypadku jedynie w odniesieniu do spójnej polityki rozwoju i promocji turystyki przyjętej przez władze wszystkich tworzących „region” gmin.

500 uczestników (głównie mieszkańców regionu). Start rajdu odbywa się ze wszystkich gmin członkowskich OTLR, a meta jest zlokalizowana nad jeziorem Górnickim.

- Majówka z ABC – to największy rowerowy rajd w Polsce. Uczestniczy w nim około 8000 osób. Jest organizowany od 20 lat, zawsze 1 maja. Startuje o godzinie 10.00 z rynku w Lesznie. Trasa rajdu liczy 25–30 km i prowadzi przez malownicze tereny wokół Leszna. Meta zlokalizowana jest najczęściej na lotnisku szybowcowym w Lesznie, ze względu na dogodne warunki do zorganizowania wielkiego pikniku z wieloma atrakcjami.
- Światowa nocna rowerówka – impreza cykliczna organizowana przez gminy: Rydzyna i Osieczna, odbywa się w sierpniu i skupia około 400 uczestników (głównie mieszkańców regionu). Rowerówka odbywa się w nocy, co czyni z niej atrakcję jedyną w swoim rodzaju.
- Leszczyński maraton rowerowy – cykliczna impreza rekreacyjna z elementami współzawodnictwa sportowego, organizowana przez Stowarzyszenie Kultury Fizycznej „Życie jest piękne”. Odbywany jest na drogach asfaltowych, trasa prowadzi przez trzy powiaty Wielkopolski i jest podzielona na trzy dystanse: około 80 km, 150 km i 220 km. Każdy z uczestników otrzymuje certyfikat ukończenia z wpisanym czasem, jaki uzyskał pokonując trasę maratonu.

Pozostałe rowerowe imprezy organizowane w RL to: Przemęcki Rajd Rowerowy, Rowerowy Puchar Niepodległości w Osiecznej, Maraton Rowerowy MTB oraz Wielka Rewolucja Rowerowa „Szlakiem Napoleona”.

Wyniki badań – turystyka rowerowa mieszkańców regionu leszczyńskiego

Badania ankietowe przeprowadzono wśród mieszkańców RL – jak już wspomniano – w maju 2012 r. Uczestniczyło w nich 91 osób, w tym 57 kobiet i 43 mężczyzn. Wśród respondentów dominowały osoby w przedziale wiekowym 20–30 lat (64%), następnie 41–50 lat (17%) oraz 31–40 lat (9%). Nieliczną grupę stanowiły osoby w wieku powyżej 50 lat (8%) oraz poniżej 20. roku życia (2%). Ponad 1/3 badanych (36%) nie jeździ regularnie na rowerze. Osoby, które korzystają regularnie z roweru swój staż jazdy określiły jako okres: 1–5 lat (18,6%), 6–10 (12%), 11–15 (12%), 16–20 (8%), 21–25 (5%) oraz 26–30 lat (1%). Krócej niż rok regularnie na rowerze jeździło 7% badanych.

Główne cele uprawiania turystyki rowerowej to: zdrowie, dobra kondycja fizyczna (84% wskazań), rekreacja (68%), zwiedzanie (35%), transport (32%), integracja społeczna (cele towarzyskie – 25%) oraz rywalizacja, współzawodnictwo (10%). Ponadto 3% ankietowanych stwierdziło, że celem uprawiania turystyki rowerowej jest spędzanie wolnego czasu, rozwijanie techniki jazdy rowerem (akrobacji) czy też poszukiwanie ciszy, spokoju, samotności.

Na pytanie: „jakie znaczenie ma dla Pana(i) turystyka rowerowa?”, najczęściej odpowiadano:

- jazda rowerem pozwala mi się zrelaksować, gdy jestem zestresowany/a (55%);
- lubię wspólne wycieczki rowerowe z moimi przyjaciółmi (44%);
- jazda rowerem jest ważną cechą mojego stylu życia (34%);
- jazda rowerem jest jednym z najbardziej przyjemnych zajęć, jakie wykonuję (19%);
- dzięki jeździe rowerem poznałem wielu ciekawych ludzi (19%).

Ponadto respondenci zwracali uwagę na niektóre istotne czynniki, stwierdzając:

- wielu z moich znajomych poznało się dzięki jeździe rowerem (12%);
- myślę, że wiele w moim życiu jest zorganizowane wokół jazdy rowerem (12%);
- kiedy jeżdżę rowerem, mogę rzeczywiście być sobą (11%);
- jazda rowerem jest jednym z najbardziej satysfakcjonujących zajęć (10%);
- jazda rowerem mówi wiele o tym, kim jestem (4%);
- można powiedzieć wiele o osobie, z którą się jeździ rowerem (4%).

Jednakże znaczna grupa respondentów (22%) podała także, że w małym stopniu interesuje się turystyką rowerową.

Odpowiedzi na pytanie dotyczące motywów uprawiania turystyki rowerowej ukazały czynniki skłaniające do osiągania różnych celów związanych z tego typu aktywnością. Motywy stanowią mechanizm lub zespół mechanizmów wewnętrznych, powodujących i organizujących działania ludzkie ze względu na zaspokojenie potrzeb (Przećławski 1996). Są wypadkową wielu czynników, zwłaszcza osobowościowych, społecznych, ekonomicznych. Często trudno jest znaleźć odpowiedź na pytanie: „co jest rzeczywistym bodźcem w aktywności turystycznej – czy to, co oferuje dane miejsce, lub typ zachowań, czy też to, co popycha człowieka do wyjazdu, np. warunki życia w miejscu stałego pobytu” (Krzymowska-Kostrowicka 1997). Próba odpowiedzi na te kwestie jest teoria *push and pull factors*, opisująca

przyczyny migracji (także turystycznych), uwzględniająca działanie dwóch czynników: „wypychania i przyciągania” (por. Sakson 2008). Ten sam cel wyjazdu turystycznego może więc być motywowany wieloma czynnikami (np. cel, jakim jest współzawodnictwo, może wynikać z takich motywów, jak: pokonanie własnej słabości; chęć odczucia satysfakcji, prestiżu społecznego; zaimponowanie innym; zdobycie głównej nagrody pieniężnej itp.).

Zdaniem respondentów, do najbardziej istotnych **motywów uprawiania turystyki rowerowej** należą: utrzymanie dobrej kondycji fizycznej; możliwość przebywania z przyjaciółmi, rodziną; potrzeba relaksu oraz potrzeba doświadczenia ciszy i spokoju (tab. 1).

Tabela 1. Motywy uprawiania turystyki rowerowej (% wskazań) według respondentów regionu leszczyńskiego

Motywy	Zupełnie nieistotne	Nieistotne	Obojętne	Istotne	Bardzo istotne
Przeżycie przygody	9	16	22	42	10
Utrzymanie dobrej kondycji fizycznej	0	2	9	50	36
Dostarcza mi wrażeń, jest stymulująca i ekscytująca	7	14	30	43	9
Zyskuję doświadczenia, które mogę wspominać	2	13	29	43	12
Mogę zwiedzać różne miejsca w Polsce i na świecie	5	12	29	39	12
Potrzeba zmiany codziennego życia	1	10	26	44	15
Potrzeba relaksu	0	3	14	53	29
Jest dla mnie wyzwaniem	10	18	37	20	13
Bycie z rodziną i/lub znajomymi	1	8	10	45	32
Używanie mojego roweru, sprzętu	9	15	24	33	16
Potrzeba doświadczenia ciszy i spokoju	2	8	19	45	24
Udowodnienie sobie, że potrafię to robić	12	11	29	27	12
Rozwój moich umiejętności jazdy rowerem	12	20	28	27	11
Poznanie nowych ludzi	3	13	30	36	12
Mogę się sprawdzić w różnych warunkach, nabrać do siebie zaufania	9	17	36	25	10
Aby zaimponować innym	47	29	20	2	2
Mogę się dzielić moimi umiejętnościami i wiedzą z innymi ludźmi	20	23	35	16	4

Źródło: wyniki badań ankietowych (n = 91)

Tabela 2. Znaczenie cech miejsca uprawiania turystyki rowerowej (% wskazań) według respondentów z regionu leszczyńskiego

Cechy miejsca	Zupełnie nieistotne	Nieistotne	Obojętne	Istotne	Bar-dzo istotne
Atrakcyjny krajobraz	3	2	8	16	70
Bezpieczna woda pitna	5	21	36	31	5
Przyjazna dla rowerzystów baza noclegowa	5	15	31	43	4
Bezpieczeństwo	1	4	7	51	36
Jakość dróg, szlaków	1	4	10	46	40
Mapy, informatory dla turystyki rowerowej	1	10	24	46	18
Pogoda/klimat	0	4	15	34	46
Przyjazne dla rowerzystów bary, kawiarnie, restauracje	4	19	33	33	10
Łatwy dostęp do miejsc, miejscowości turystycznych	3	10	22	42	22
Kontakt z osobami o podobnych zainteresowaniach	9	11	47	23	8
Atrakcje, doświadczenia nie związane z turystyką rowerową	7	11	41	32	9
Czystość toalet	8	11	19	38	24
Oznakowanie dróg, szlaków, atrakcji	2	10	12	48	25
Dostępność toalet	8	13	14	45	20
Standard zakwaterowania	7	22	37	25	8
Dostępność do sklepów ze sprzętem rowerowym, serwisu	7	25	34	25	6
Możliwość spotkania innych rowerzystów	5	22	43	22	8
Spokój, cisza	2	9	19	40	31
Możliwość transportu rowerów do miejscowości turystycznej	8	20	32	34	7
Pole kempingowe	14	23	40	22	1
Stopnie wyzwań (trudne trasy)	9	19	43	16	13
Centra Informacji Turystycznej	5	21	37	32	4
Transport rowerów z miejscowości turystycznej	5	18	38	32	5
Dostępność to publicznych środków komunikacji	8	11	34	54	4
Parkingi	13	14	37	30	4
Możliwość izolacji, osamotnienia	13	18	33	29	8
Brak innych ludzi	11	26	45	13	3
Łagodne, łatwe trasy	2	10	35	40	12
Oglądanie międzynarodowych konkurencji, wydarzeń, wyścigów rowerowych	13	30	41	11	5
Zwiedzanie z przewodnikiem	16	27	33	16	7
Rowery na wynajem	11	33	30	16	10

Źródło: wyniki badań ankietowych (n = 91)

Pod względem cech miejsca uprawiania turystyki rowerowej największe znaczenie dla respondentów ma kolejno: atrakcyjny krajobraz, pogoda, klimat, jakość dróg i szlaków, bezpieczeństwo oraz spokój, cisza (tab. 2). Natomiast małe znaczenie ma możliwość zwiedzania danego terenu z przewodnikiem, jak również występowanie infrastruktury, takiej jak: pola kempingowe, parkingi. Respondenci wykazywali także małe zainteresowanie oglądaniem konkurencji rowerowych (wyścigów, imprez).

Badanym zadano także pytanie dotyczące preferowanego typu dróg wykorzystywanych podczas turystyki rowerowej, jak również zainteresowania imprezami rowerowymi. Z odpowiedzi respondentów wynika, że najwięcej osób (65%) jest zainteresowanych: turystyką rowerową po wybranych samodzielnie drogach (nieoznakowanych jako szlaki rowerowe), następnie jazdą po oznakowanych szlakach rowerowych (30 %), a najmniej – aktywnym udziałem w imprezach rowerowych (typu rajdy, pikniki – 5%), pomimo że imprezy tego typu mają bogate tradycje w RL (przedstawiona rowerowa majówka od lat przyciąga 1 maja około 8 tys. osób i jest największą tego typu imprezą w Polsce).

Dyskusja

Przedstawione w literaturze (Faulks i in. 2008) oraz rozpoznane w oparciu o badania własne cechy turystyki rowerowej ukazują współczesne trendy występujące w tego typu aktywności. Pomimo geograficznego dystansu analizowanych studiów przypadku regionu leszczyńskiego i południowej Australii istnieje duża zgodność pod względem wskazywanych przez respondentów głównych celów uczestnictwa w turystyce rowerowej. Zaliczono do nich przede wszystkim dbałość o zdrowie, utrzymanie dobrej kondycji fizycznej oraz rekreację. Jednak znamieny jest fakt, że dla Polaków jazda rowerem w większym stopniu ma znaczenie ze względu na możliwość rozładowania stresu, przebywanie z przyjaciółmi, natomiast dla przedstawicieli Australii ten typ turystyki wyraża przede wszystkim pewien styl życia i jest źródłem przyjemności (tab. 3).

Motywy stanowiące bodziec do uprawiania turystyki rowerowej, które uplasowały się w czołówce wskazań są także podobne w badanym regionie polskim i australijskim (tab. 4.). Polacy jednak na pierwszym miejscu wskazywali utrzymanie dobrej kondycji fizycznej i możliwość przebywania z bliskimi oraz potrzebę relaksu, natomiast w Australii dominującym motywem było zwiedzanie, przeżycie przygody, a następnie utrzymanie dobrej kondycji fizycznej. W obu regionach wskazywano na motywy związane z potrzebą zmiany codziennego otoczenia, jak

również re-laksu. Istotne jest, że Polacy częściej zwracali uwagę na potrzebę doświadczenia ciszy i spokoju (co potwierdza wagę roli turystyki rowerowej w niwelowaniu stre-su).

Tabela 3. Znaczenie jazdy rowerem w życiu (wg hierarchii) według ankietowanych w regionie leszczyńskim i południowej Australii

Region leszczyński	Południowa Australia
1. Jazda rowerem pozwala mi się zrelaksować, gdy jestem zestresowany/a.	1. Jazda rowerem jest ważną cechą mojego stylu życia.
2. Lubię wspólne wycieczki rowerowe z moimi przyjaciółmi.	2. Jazda rowerem jest jednym z najbardziej przyjemnych zajęć jakie wykonuję.
3. Jazda rowerem jest ważną cechą mojego stylu życia	3. Jazda rowerem jest jednym z najbardziej satysfakcjonujących zajęć.
4. Jazda rowerem jest jednym z najbardziej przyjemnych zajęć jakie wykonuję.	4. Jazda rowerem pozwala mi się zrelaksować, gdy jestem zestresowany/a.
5. Dzięki jeździe rowerem poznałem wielu ciekawych ludzi.	5. 5. Lubię wspólne wycieczki rowerowe z moimi przyjaciółmi.

Źródło: P. Faulks i in. (2008) oraz wyniki badań własnych

Tabela 4. Motywy podejmowania turystyki rowerowej przez ankietowanych w regionie leszczyńskim i południowej Australii

Region leszczyński	Południowa Australia
1. Utrzymanie dobrej kondycji fizycznej.	1. Mogę zwiedzać różne miejsca w Australii.
2. Możliwość bycia z przyjaciółmi, rodziną.	2. Przeżycie przygody.
3. Potrzeba relaksu.	3. Utrzymanie dobrej kondycji fizycznej.
4. Potrzeba doświadczenia ciszy i spokoju.	4. Potrzeba zmiany codziennego życia.
5. Potrzeba zmiany codziennego życia.	5. Potrzeba relaksu.

Źródło: P. Faulks i in. (2008) oraz wyniki badań własnych

Pożądane cechy destynacji turystycznej dla turystyki rowerowej były związane ze specyfiką badanych regionów (tab. 5). W przypadku Australii największe znaczenie miała bezpieczna woda do picia oraz, większą niż w Polsce, wagę przykładano do dobrej bazy noclegowej dostosowanej do potrzeb rowerzystów. W RL zwracano częściej uwagę na pogodę i klimat oraz wymieniane już wcześniej czynniki wśród motywów podróży – związane z ciszą, spokojem. W obu regionach za bardzo istotne uznano walory krajobrazowe, dobrą jakość dróg i szlaków oraz bezpieczeństwo.

Zestawienie wypowiedzi respondentów reprezentujących RL oraz południową Australię ukazało wiele wspólnych cech turystyki rowerowej, do których należą

Tabela 5. Istotne cechy destynacji turystycznej dla ankietowanych regionu leszczyńskiego i południowej Australii

Region leszczyński	Południowa Australia
1. Atrakcyjny krajobraz.	1. Bezpieczna woda pitna.
2. Pogoda, klimat.	2. Atrakcyjny krajobraz.
3. Jakość dróg i szlaków.	3. Przyjazna dla rowerzystów baza noclegowa.
4. Bezpieczeństwo.	4. Bezpieczeństwo.
5. Spokój, cisza.	5. Jakość dróg, szlaków.

Źródło: Faulks P. i in., 2008 oraz wyniki badań własnych

główne cele jej uprawiania ukierunkowane na poprawę kondycji zdrowotnej oraz relaks. Celom tym odpowiadały wskazywane najczęściej motywy wyjazdów rowerowych. Specyfiką polskich respondentów było jednak akcentowanie w większym stopniu potrzeby rozładowania stresu, przebywania w ciszy i spokoju oraz wśród przyjaciół. Dla przedstawicieli Australii większe znaczenie miała natomiast sama przyjemność jazdy rowerem, możliwość samorealizacji, wyboru pewnego stylu życia, którego turystyka rowerowa jest przejawem. Zauważyć więc można w świetle teorii „wypychania i przyciągania”, że wśród przedstawicieli polskiego regionu większe znaczenie mają czynniki „wypychające” (*push*), niż ma to miejsce w południowej Australii, gdzie wskazywano raczej na siłę „przyciągania” (*pull*) turystyki rowerowej, związaną przede wszystkim z poczuciem satysfakcji z wypoczynku i możliwością samorealizacji.

Wnioski

Turystyka rowerowa należy do popularnych rodzajów współczesnej turystyki, podejmowanych w różnych szerokościach geograficznych. Siłą napędową tego typu wyjazdów jest głównie chęć utrzymania dobrej kondycji fizycznej, potrzeba relaksu, jak również integracja społeczna (zwłaszcza poprzez organizację wspólnych wypraw z przyjaciółmi i rodziną). Rzadziej, ale także wystąpiły (u średnio co 10. osoby badanej tak w Polsce, jak i w Australii), cele związane ze współzawodnictwem, gdzie turystyka rowerowa umożliwia podnoszenie poziomu adrenaliny. Wnioski te wskazują, że wyjazdy rowerowe są realizowane zarówno w kontekście turystyki *fast*, jak i *slow*, jednak w większym stopniu odpowiadają filozofii związanej ze „spowolnieniem” i uważnym przeżywaniem teraźniejszości. Świadczą o tym główne motywy podejmowania wypraw rowerowych, związane z chęcią poprawy

zdrowia, utrzymania dobrej kondycji fizycznej, ale także rozwoju intelektualnego, duchowego, poprzez poszerzanie wiedzy (zwiedzanie) oraz przeżycie przygody. Argumenty przemawiające za dominacją modelu *slow* w turystyce rowerowej związane są także ze wskazywanymi motywami jej uprawiania, szczególnie przez respondentów z Polski, odnoszącymi się do potrzeby relaksu, niwelowania stresu oraz przebywania w ciszy i spokoju.

Cechy destynacji turystycznych pożądane w przypadku turystyki rowerowej są związane z charakterem danego terenu (o czym dobitnie świadczy wskazywanie na pierwszym miejscu dostępu do wody pitnej w Australii). Uogólniając, można jednak wskazać na takie czynniki, jak: walory krajobrazowe, jakość infrastruktury wykorzystywanej przez rowerzystów: dróg, szlaków, bazy noclegowej, ponadto bezpieczeństwo i sprzyjająca pogoda.

Badania ukazały także zróżnicowanie form turystyki związane ze stopniem osobistego zaangażowania w tego typu aktywność. W nawiązaniu do modelu „rowerzystów entuzjastów” i „rowerzystów okazjonalnych” wyniki dotyczące polskiej grupy respondentów bliższe są środkowym wartościom przedstawionej skali i w większym stopniu odpowiadają obrazowi przedstawionemu dla Danii, niż Nowej Zelandii. Ukazują szerokie spektrum zainteresowań turystką rowerową – od jej form ekstremalnych (sportowych) po rekreacyjne, krajoznawcze, przygodowe, a także towarzyskie. Przy czym turystyka rowerowa to głównie podróże po drogach (nie tylko wyznaczonych w tym celu szlakach), w mniejszym stopniu udział w imprezach rowerowych, wyprawy indywidualne, rzadko odbywane pod kierunkiem przewodników. Nakreślone cechy współczesnej turystki rowerowej ukazują, że odpowiada ona takim znamienym trendom obserwowanym w popycie turystycznym, jak indywidualizm, niezależność oraz dążenie do wolności.

Literatura

- BAUMAN Z., 2000, *O turystach i włóczęgach, czyli o bohaterach i ofiarach ponowoczesności*, [w:] *Ponowoczesność jako źródło cierpień*, Wyd. Sic!, Warszawa, s. 133–153.
- FAULKS P., RITCHIE B., BROWN G., BEETON S., 2008, *Cycle Tourism in South Australia Destination Marketing*, Sustainable Tourism CRC, Gold Cost, Australia.
- KRZYMOWSKA-KOSTROWICKA A., 1997, *Geoekologia turystyki i wypoczynku*, PWN, Warszawa.
- LUMSDON L., 1995, *Cycle Tourism in Europe*. In *8th International Velo-City Conference, Proceedings*, Basel, Switzerland, 26–30 September, s. 215–317.
- RITCHIE B.R., 1998, *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues*, „Tourism Management”, vol. 19, No. 6, s. 567–582.
- PRZEĆLAWSKI K., 1996, *Człowiek a turystyka*, Wydawnictwo „Albis”, Kraków.
- SAKSON A., 2008, *Migracje – fenomen XX i XXI wieku*, „Przegląd Zachodni”, nr 2 (http://www.iz.poznan.pl/pz/pz/10_2008_2_wybrany_art.pdf; dostęp: 04.2012 r.).

- SIMONSEN P., JOARGENSON B., 1996, *Cycling tourism: environmental and economical sustainability?*, Unpublished Report, Bornholm Research Centre, Denmark.
- ZAJADACZ A., 1998a, *Konzeption der Radwanderwege im grenznahen Raum zwischen Zgorzelec und Bogatynia (polnische Seite)*, [w:] *Tagungsband Natur – und umweltfreundlicher Tourismus, Möglichkeiten einer nachhaltigen Entwicklung im deutsch – polnischen Grenzraum*, Wydawnictwo Lubuskiego Klubu Przyrodników, Świebodzin, s. 79–90.
- ZAJADACZ A., 1998b, *Radwege – Konzept im grenznahen Raum: Zgorzelec – Bogatynia – Sieniawka*, „Biulletin WWF Grünnes Band Oder Neisse”, nr 4, Wydawnictwo „Kontekst”, Poznań, s. 46–49.
- http://leszno.pl/DATA/pliki/nawrocka/leszno_w_liczbach_2010.pdf (dostęp: 04.2012).
- <http://wybory2011.pkw.gov.pl/wyn/300000/pl/301300.html#tabs-1> (dostęp: 04.2012).
- http://www.przemet.pl/cms_81_37.html (dostęp: 04.2012).

VARIOUS FORMS OF CYCLING TOURISM IN SOUTH-WESTERN REGION OF WIELKOPOLSKA AND IN SOUTHERN AUSTRALIA

Abstract

The paper presents the results of research aimed at identifying various forms of contemporary cycling tourism. The main research problems included indentifying the aims and motives of cycling trips and those characteristics of tourist destinations which are important for cyclists and bikers. The source of data was the results of questionnaire surveys conducted by the author in May 2012 in south-western Wielkopolska (n = 91), which were subsequently compared with those presented in literature, mainly based on studies conducted in southern Australia (Faulks, Ritchie, Brown, Beeton 2008). This made it possible to identify those forms of cycling tourism which are related to the concept of *slow tourism*, those depending on the degree involvement on the part of the participants (from cycling enthusiasts to occasional bikers), as well as some other forms resulting from individual preferences.

Hanna PRÓSZYŃSKA-BORDAS

Michał FEDCZYŻYŃ

Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie

TURYSTYKA ROWEROWA W ROZTOCZAŃSKIM PARKU NARODOWYM¹

Wprowadzenie

Ogromna kariera roweru w turystyce i rekreacji pociągnęła za sobą znaczny wzrost liczby dróg („ścieżek”) i szlaków rowerowych, a także obiektów towarzyszących. Na niektórych obszarach komunikacja rowerowa jest błogosławieństwem, przeciwwagą dla motoryzacji, jednak na najcenniejszych i najwrażliwszych terenach może wpływać negatywnie na przyrodę, o ile nie zastosuje się środków zaradczych, takich jak kanalizacja ruchu wzdłuż określonych ciągów oraz wychowanie rowerzystów w zakresie postaw proekologicznych i bezpiecznej jazdy.

W wielu parkach narodowych dopuszczono penetrację rowerową wzdłuż wyznaczonych tras (Wójcik 2007). Oprócz ogólnodostępnych dróg kołowych wytyczono trasy rowerowe i osobne szlaki rowerowe oraz dopuszczono ruch rowerowy na wielu pieszych szlakach turystycznych. Powstaje infrastruktura towarzysząca: wypożyczalnie rowerów, punkty naprawcze itp. Rowerzystom proponuje się zwiedzanie atrakcji turystycznych i udział w różnych formach edukacji oraz w imprezach sportowo-rekreacyjnych (Kozieł 2011). Wypracowane przez dyrekcje parków narodowych sposoby zarządzania użytkowaniem rekreacyjno-turystycznym przestrzeni cennej przyrodniczo mogą być stosowane również na innych obszarach, gdzie konieczne jest strefowanie i kanalizowanie ruchu turystycznego. Warto też poznać specyfikę ruchu rekreacyjno-turystycznego generowanego przez rowerzystów oraz cechy i zachowania samych rowerzystów, by móc wypracować lepsze metody kanalizowania tego ruchu i lepszą ofertę turystyczną, w tym poznawczo-edukacyjną, skierowaną do miłośników „dwóch kółek”.

¹ Praca zrealizowana w ramach tematu badawczego PU.12.

Wyposażenie parków narodowych w infrastrukturę turystyczną obejmuje na ogół tylko podstawowe urządzenia, nieobciążające środowiska, zapewniające funkcjonalność i bezpieczeństwo (Partyka 2002). Pozostała baza turystyczna lokalizowana jest poza obszarem parku narodowego, na ogół w strefie ochronnej i w otaczających park miejscowościach (Ptaszycka-Jackowska, Baranowska-Janota 1996). Idealną formę penetracji obszarów chronionych stanowią wycieczki piesze, jednak rozwój różnych form turystyki i rekreacji plenerowej wymusza przystosowanie obszarów cennych przyrodniczo do penetracji różnymi środkami lokomocji, przy czym preferowane są pojazdy przyjazne środowisku, wykorzystujące siłę mięśni ludzkich, zwierzęta pociągowe oraz energię elektryczną. Wyznaczenie szlaków turystycznych jako ciągów przeznaczonych dla strumieni ruchu turystycznego przeciwdziała rozproszeniu odwiedzających, ograniczając zagrożenia użytkowania turystycznego wobec przyrody.

Technicznemu udostępnianiu obszaru towarzyszy merytoryczne uprzystępnienie walorów poprzez szeroko zakrojoną działalność informacyjno-edukacyjną (informacja turystyczna, tablice informacyjne, wycieczki z przewodnikiem, prelekcje, ośrodki edukacyjne, muzea, zagrody pokazowe dzikich zwierząt, ścieżki edukacyjne, kampanie medialne, imprezy, takie jak Dzień Ziemi itp.).

Rekreacja i turystyka rowerowa na obszarach cennych przyrodniczo nie jest wolna od dysfunkcji. Po udostępnieniu obszaru rowerzystom powinny ruszyć dalsze programy, dzięki którym rowerzyści będą mogli nawiązać więź z przyrodą, kulturą i gospodarzami terenu (Prószyńska-Bordas 2012).

Parki narodowe penetrowane są przez przedstawicieli różnych zbiorowości, wyróżnianych pod względem cech demograficzno-społecznych, pochodzenia geograficznego, zaawansowania turystycznego, sposobu organizacji pobytu, form uprawianej aktywności czy cech wewnętrznych (motywacje, zainteresowania, preferencje). W oparciu o analizę pewnego zestawu cech i ich rozkłady statystyczne dokonuje się segmentacji odwiedzających podobnej do segmentacji rynku – wyróżnia się profile odwiedzających, zachowujących się i korzystających z parku narodowego w odmienny sposób (Fariás Torbidoni, Grau, Camps 2005, Marques, Reis, Menezes 2010, Sievänen, Neuvonen, Pouta 2011). Pochodzenie geograficzne determinuje kategorie odwiedzających – czy ktoś jest rekreantem (wycieczkowiczem jednodniowym), który uprawiając rekreację obraca się w swoim codziennym środowisku bez podróży poza swoją okolicę, czy też jest turystą, który podejmuje daną aktywność po przemieszczeniu się poza swoje miejsce stałego pobytu, na ogół pozostając przynajmniej na jeden nocleg. Zainteresowania badaczy obejmują zatem nie tylko turystów, ale i mieszkańców okolic korzystających z walorów rekreacyjnych parku (Heider, Anderson, Beardmore, Anderson 2004). W renomowanych parkach narodowych, położonych w słabo zamieszkałych obszarach, dominują, szczególnie w szczycie sezonu turystycznego, turyści z dalszych stron, głównie

z miast (Prószczyńska-Bordas 2011). W parkach podmiejskich, jak Kampinoski PN, przeważają wycieczkownicze jednodniowi z Warszawy i najbliższych okolic parku (Dzioban 2012). Turyści i lokalni mieszkańcy są inaczej traktowani. Mieszkańcy gmin sąsiadujących z parkiem narodowym nie płacą za wstęp, mają większą szansę uczestniczyć w programach edukacyjnych. Troska o potrzeby członków społeczności lokalnych jest jednym z punktów koncepcji zrównoważonego użytkowania parków narodowych i sposobem na pozyskiwanie sojuszników dla idei ochrony przyrody (Graja-Zwolińska 2010).

Teren badań

Roztoczański Park Narodowy² (RPN), położony w województwie lubelskim na Roztoczu Środkowym, jest obszarem o unikatowych walorach przyrodniczych i kulturowych (Wilgat 1994). Różnorodne typy zbiorowisk roślinnych, urozmaicona fauna (m.in. koniki polskie), walory krajoznawcze i edukacyjne, sieć szlaków turystycznych, baza noclegowa na obrzeżu parku i infrastruktura rekreacyjna w parku (stawy Echo) i w jego otulinie przyciągają tu rocznie wielu turystów (Grabowski 2007). Frekwencja w 2010 r. wyniosła 100 tys. odwiedzających *Ochrona Środowiska* 2011). Głównym ośrodkiem turystycznym jest miasto Zwierzyniec, gdzie mieści się dyrekcja RPN, Ośrodek Edukacyjno-Muzealny i duża część bazy noclegowej.

Analiza ruchu turystycznego w gminie Zwierzyniec (*Studium uwarunkowań...* 2009) wykazała, że głównym celem przyjazdu na ten teren jest wypoczynek i rekreacja, w tym nadwodna (stawy Echo), na drugim miejscu celem przyjazdu jest wizyta w parku narodowym w celach krajoznawczych. Przeważają pobyty krótkookresowe (kilkugodzinne i weekendowe) oraz turystyka stacjonarna, turystyka wędrowna jest słabiej rozwinięta. Dominuje turystyka indywidualna, a formy zorganizowane obejmują wakacyjny wypoczynek dzieci i młodzieży w postaci kolonii i obozów organizowanych w gminie. Wiosną i jesienią wiele grup szkolnych i młodzieżowych przybywa do parku narodowego w celach edukacyjnych lub uprawiać turystykę aktywną. Formy ruchu turystycznego obejmują wypoczynek połączony ze spacerami, latem z kąpielami i plażowaniem, jesienią z grzybobraniem, ale także wędkarstwo, turystykę krajoznawczą i aktywną – pieszą, rowerową, narciarską, kajakową.

Usługi turystyczne zlokalizowane są w gminach otaczających park. Szczególnie dynamicznie rozwijają się w samym Zwierzyncu. W dolinie rzeki Wieprz, od Kras-

² <http://www.roztoczanski-pn.pl>.

nobrodu po Zwierzyniec, nastąpił prawdziwy *boom*, mieszkańcy inwestują w agroturystykę, rozwinęły się spływy kajakowe, jest hodowla pstrąga, łowisko ryb, organizowane są przejażdżki wojskowym pojazdem opancerzonym itp. W Zwierzyncu i kilku innych miejscowościach działają wypożyczalnie rowerów.

Podobnie jak w innych parkach narodowych, preferowana jest penetracja piesza terenów parku po wyznaczonych trasach. Przez Roztoczański PN przebiega siedem znakowanych szlaków turystycznych o łącznej długości 53,3 km. Cztery z tych szlaków, biegnące przez całe Roztocze, przecinają teren parku na nieznacznej długości: niebieski – centralny, czerwony – krawędziowy, żółty – roztoczański, czerwony – partyzancki. Zielony – okrężny Szlak im. Aleksandry Wachniewskiej – przebiega głównie terenami otuliny wokół parku, wyznaczono też dwa szlaki łącznikowe koloru czarnego. Z systemem szlaków związane są ścieżki poznawcze. Jest ich obecnie (2012 r.) dziewięć. Jedną z nich jest ścieżka dendrologiczna we Florianie, zaopatrzona w 63 tabliczki informacyjne. W punktach węzłowych szlaków znajdują się miejsca wypoczynkowe z wiatami i koszami na śmieci.

Trasy rowerowe w Roztoczańskiego PN to:

- 1) Rybakówka – Florianka – Górecko Stare (zwana dalej trasą rowerową do Florianki);
- 2) Centralny Szlak Rowerowy Roztocza (od Ośrodka Edukacyjno-Muzealnego do granicy RPN droga do Soch);
- 3) Ziemi Józefowskiej (odcinek między Majdanem Kasztelańskim a Góreckiem Starym);
- 4) Wzgórze Polak – Pogranicze Regionów (w granicach RPN) (*Regulamin...* 2012).

Najstarszą (z 1994 r.) i najpopularniejszą trasą rowerową jest oznakowany kolorem żółtym szlak o długości 13 km – od Ośrodka Edukacyjnego RPN w Zwierzyncu, prowadzący obok stawów Echo, przez Floriankę, do Górecka Starego. Za wstęp na ten szlak obowiązuje opłata. Wyposażony jest w tablice informujące o parku i mijanych obiektach. We Florianie istnieje Izba Leśna oraz ścieżka dendrologiczna, a także miejsce wypoczynkowe (deszczochron, ławki, stoły, kosz na śmieci i toaleta). Znaczącą atrakcją turystyczną jest Ośrodek Hodowli Zachowawczej Konika Polskiego, który jest zwierzęciem herbowym Roztoczańskiego PN.

Turyści rowerowi mogą skorzystać z innych szlaków rowerowych regionu poprowadzonych drogami publicznymi: Krasnobrodzkiej Trasy Rowerowej (Anasiewicz 2002) i przede wszystkim oznakowanego kolorem czerwonym Centralnego Szlaku Rowerowego Roztocza (Grabowski 2002), który na niezbyt długich odcinkach biegnie przez park. Szlak ten używany jest do wędrówek rowerowych, ma na pewnym odcinku wspólny przebieg z żółtym szlakiem rowerowym oraz z zieloną Trasą Rowerową Ziemi Józefowskiej, przechodzącą przez tereny Roztoczańskiego PN od strony południowej na odcinku mierzącym jedynie 1,5 km.

Turystyka rowerowa jest na Roztoczu popularyzowana przez stowarzyszenia rowerowe. W gminie Józefów działa Józefowska Kawaleria Rowerowa (www.jkr.org.pl). Jej aktywiści wylansowali produkt turystyczny „Józefów – rowerowa stolica Roztocza”, w ramach którego organizowane są rajdy rowerowe, redagowane przewodniki i mapy turystyczne itp. (Rabiega brw.). Działalność Kawalerii jest aprobowana i aktywnie wspomagana przez dyrekcję RPN. Jedną z licznych corocznych imprez jest Gwiazdzisty Rajd Rowerowy z Biłgoraja, Józefowa, Tomaszowa Lubelskiego, Zwierzyńca, Szczepreszyna i Tereszpolu, integrujący miejscowych miłośników dwóch kółek i przyciągający wielu gości.

Cel badania i metodyka

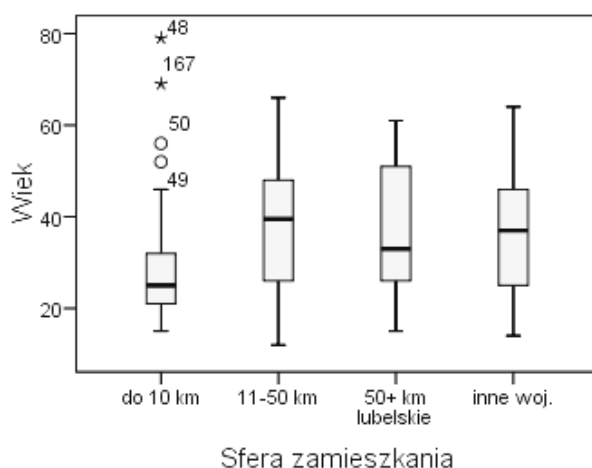
Celem pracy było zbadanie zróżnicowania cech rowerzystów odwiedzających Roztoczański Park Narodowy w zależności od ich pochodzenia geograficznego. Przyjęto hipotezę, że odległość zamieszkania od granic parku warunkuje nie tylko kwestię korzystania z noclegu w bazie turystycznej, czy też częstotliwość odwiedzania parku, ale i niektóre zachowania turystyczne. Postawiono następujące pytania badawcze:

- Kim są rowerzyści odwiedzający Roztoczański Park Narodowy (płeć, wiek, wykształcenie, zajęcie, pochodzenie geograficzne)?
- W jaki sposób rowerzyści realizują pobyt w RPN (osoby towarzyszące w wycieczce, źródła informacji, środek transportu do parku, opłata za wstęp na trasę rowerową, długość pokonanej na rowerze trasy, całkowity czas pobytu w rejonie RPN, rodzaj i miejscowość noclegu)?
- Jakiej mają osobiste odniesienie do odwiedzanego terenu (częstotliwość odwiedzin, cel przyjazdu, znajomość atrakcji turystycznych i ich ocena)?
- Czy badane cechy i zachowania rekreacyjno-turystyczne różnią się istotnie w zależności od obszaru pochodzenia rowerzystów?

Uzyskanie obrazu rekreacji i turystyki rowerowej w Roztoczańskim PN było możliwe dzięki badaniu ankietowemu, w którym uczestniczyli losowo wybrani rowerzyści korzystający ze szlaków rowerowych w granicach parku. Podstawowym narzędziem do przeprowadzenia badania był formularz ankiety. Badanie odbywało się w trzech porach roku 2009: 7 lutego–14 marca (6% ankiet), 1–24 maja (13%), 18 lipca–22 sierpnia (81%). Sondaż przeprowadzono głównie na szlaku rowerowym we Floriancu. Analizy wyników dokonano w programie IBM SPSS 20. Do weryfikacji hipotezy zerowej o równym rozkładzie wyników w wyróżnionych kategoriach zmiennej objaśniającej posłużył test chi-kwadrat na poziomie istotności $p = 0,05$.

Wyniki

Przeprowadzono ankietę z 200 rowerzystami. Połowa respondentów (99 osób) pochodziła z województwa lubelskiego, pozostali z innych części kraju. Wyniki przedstawiono w kategoriach wyróżnionych w oparciu o odległość miejsca zamieszkania respondentów od Roztoczańskiego PN. Przeprowadzony wstępnie podział na dwie strefy (woj. lubelskie i pozostali) lub trzy strefy zamieszkania (miejscowi, woj. lubelskie i pozostali) nie odzwierciedlał dobrze niuansów w zachowaniach czasowych i przestrzennych osób odwiedzających park, toteż zdecydowano się na podział na cztery strefy zamieszkania (rys. 1), wprowadzając podział mieszkańców województwa lubelskiego na trzy kategorie: I – miejscowi, zamieszkali do 10 km (21 osób), II – regionalni bliżsi z odległości 11–50 km (44 osoby), III – regionalni dalsi zamieszkali dalej niż 50 km (34 osoby), mimo że przez to zmniejszyła się liczba respondentów w kategoriach, co dla statystyki nie jest korzystne. Pozostałych 101 turystów spoza województwa lubelskiego zaliczono do kategorii IV – krajowych.



Rysunek 1. Rozkład wieku respondentów z Roztoczańskiego Parku Narodowego w roku 2009 w podziale na geograficzne kategorie zamieszkania
Źródło: badanie własne

Do scharakteryzowania badanej próby wykorzystano podstawowe kryteria demograficzno-społeczne: płeć, wiek, wykształcenie oraz status zawodowy. Średni dla całej grupy odsetek mężczyzn wynosił 51,3%. Jak wskazuje tab. 1, najmniejszy udział kobiet stwierdzono w kategorii II (40,9%).

Tabela 1. Cechy demograficzno-społeczne i geograficzne ankietowanych w Roztoczańskim PN rowerzystów ze względu na strefę zamieszkania

Wyszczególnienie	Strefa zamieszkania respondentów			
	I – miejscowi do 10 km (n = 21)	II – regionalni bliscy 11–50 km (n = 44)	III – regionalni dalsi >50 km (n = 34)	IV – krajowi (inne województwa) (n = 101)
Mężczyźni (%)	47,6	59,1	52,9	48,0
Wiek średni (lata)	32,4	38,6	36,4	37,2
Udział młodych (%)	47,6	20,5	20,6	18,8
Wykształcenie wyższe (%)	38,1	54,5	64,7	68,4
Wykształcenie wyższe i studiujący (%)	66,7	61,4	70,6	75,2
Uczniowie/studenci (%)	38,1	15,9	23,5	24,8
Pracujący (%)	42,9	68,2	67,6	67,3
Emeryci (%)	14,3	6,8	5,9	5,0
Ranga ośrodka zamieszkania	małe miasto wieś	miasta od 50 do 200 tys. mieszkańców	miasto powyżej 200 tys. mieszkańców	miasto powyżej 200 tys. mieszkańców
Główne ośrodki zamieszkania	Zwierzyniec Tereszpol Józefów Sochy Szczepieszyn	Zamość Tomaszów Lubelski Biłgoraj Krasnobród	Lublin Świdnik Hrubieszów Chełm	Warszawa z aglomeracją, Kraków konurbacja górnosląska
Średnia odległość z domu do RPN (w km)	2	21	112	338

Źródło: badanie własne

Średni wiek respondentów wyniósł 36,9+/-13,7 lat. Rysunek 1 przedstawia skrzynkowe rozkłady wieku respondentów w zależności od strefy pochodzenia. Najniższym średnim wiekiem (32,4 lat) charakteryzowali się mieszkańcy strefy położonej najbliżej Roztoczańskiego PN, gdyż w tej grupie blisko połowa nie przekroczyła 25. roku życia (tab.1). Jest to jednocześnie grupa najbardziej wiekowo zróżnicowana, gdyż jedynie w tej grupie zaobserwowano uczestnictwo seniorów w wieku 70–79 lat. Średni wiek rowerzystów z bliskiego rejonu (11–50 km) wynosił 38,6 lat, z dalszych części województwa lubelskiego – 36,4 lat, z innych województw – 37,2 lat (tab. 1).

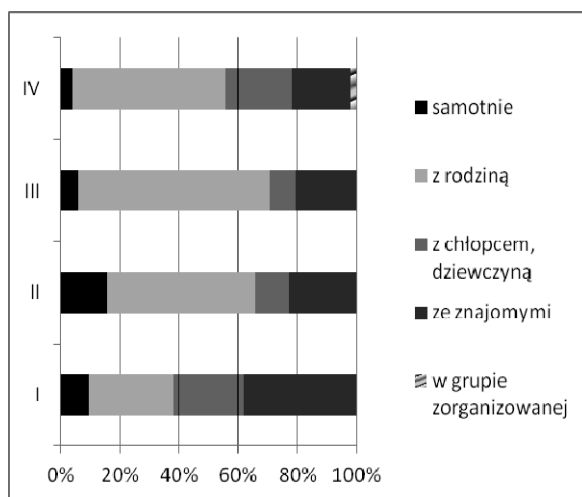
Wśród rowerzystów przeważały osoby z wyższym wykształceniem (61,4%). Poziom wykształcenia respondentów wzrastał wraz z odległością strefy ich zamieszkania od parku. Największy odsetek osób wysoko wykształconych zanotowano wśród turystów z najdalszej, IV strefy (68,4%), najniższy w strefie miejscowej, spo-

wodowany m.in. młodym wiekiem respondentów lokalnych. Natomiast jeśli do osób o wyższym wykształceniu dołączyć studentów, obraz wykształcenia wyższego (i potencjalnego wyższego) przestaje być niekorzystny dla stref otaczających Roztoczański PN (tab. 1).

Pod względem wykonywanego zajęcia dominowały osoby pracujące (65,0%), a dalej uczące się (23,5%). Najniższy udział pracujących był w grupie I – miejscowych (43,9%), na korzyść osób uczących się (38,1%) i emerytów (14,3%).

W tab. 1 przedstawiono również rangę (pod względem liczby mieszkańców) i nazwy miejscowości, z których pochodził znaczący odsetek respondentów, a także średnią odległość pokonaną z danej strefy do Roztoczańskiego PN.

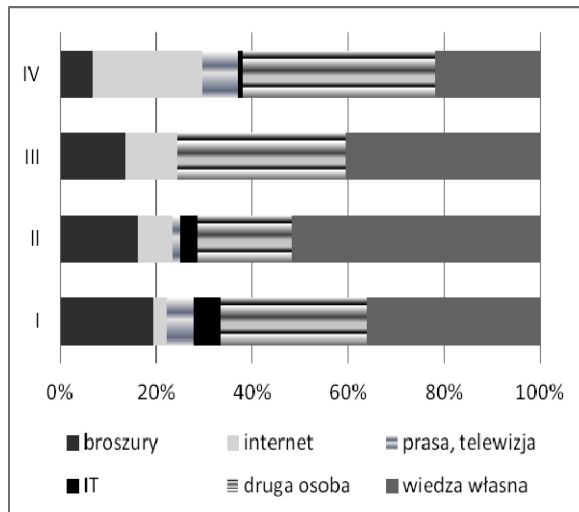
Wycieczkę do Roztoczańskiego PN rzadko realizowano samotnie (7,5%). Połowa rowerzystów wybrała się do parku w gronie rodzinnym (51,0%), reszta z sympatią (22,8%) lub ze znajomymi (19,8%). W grupie zorganizowanej przybyło tylko 1% badanych. Rozkład badanej zmiennej w podziale na cztery strefy zamieszkania przedstawia rys. 2. Samotni rowerzyści najczęściej pochodzili z bliskiego parku rejonu, położonego w odległości 11–50 km. Miejscowi stosunkowo rzadko przybywali w gronie rodzinnym, raczej ze znajomymi. Rodzinną turystykę kultywowali szczególnie mieszkańcy dalszych części województwa lubelskiego (64,7%). Opcja z chłopcem/dziewczyną była dość popularna, szczególnie wśród miejscowych, ale też wśród przybyszów z innych województw. Turyści wędrujący po parku w grupach zorganizowanych pochodzili spoza województwa lubelskiego.



Rysunek 2. Współuczestnicy podczas wycieczki rowerowej po Roztoczańskim PN według wskazań respondentów w zależności od strefy ich zamieszkania

Źródło: badanie własne

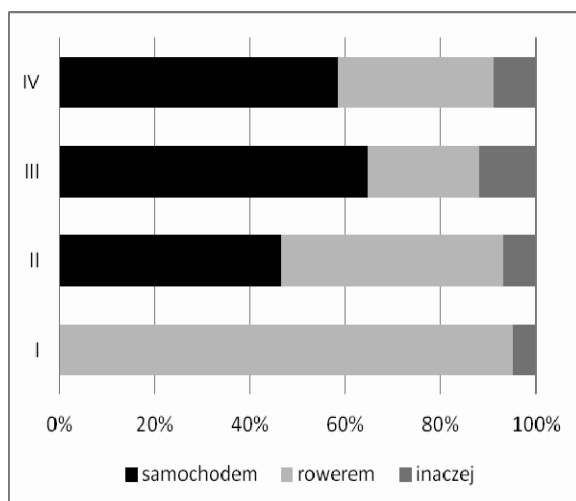
Na rys. 3 przedstawiono rozkład źródeł informacji wykorzystanych do zaplanowania i realizacji wycieczki do Roztoczańskiego PN. Zwykle zachętą do odwiedzenia parku były broszury (14,5%), Internet (18,0%), prasa i TV (6,0%), informacja turystyczna (2,5%), najczęściej jednak informacją nt. parku służyła inna osoba (41,5%) lub polegano na wiedzy własnej (41,5%). Zasięg wydawnictw broszurowych maleje wraz ze wzrostem odległości od parku, natomiast wzrasta rola Internetu. Rola IT sięga właściwie do 50 km. Wiedza własna i wpływ innych osób zaznaczyły się wśród odwiedzających ze wszystkich stref. Oczywiście jest, że wiedzę własną deklarują istotnie częściej mieszkańcy w strefach województwa lokalnego niż mieszkańcy innych województw.



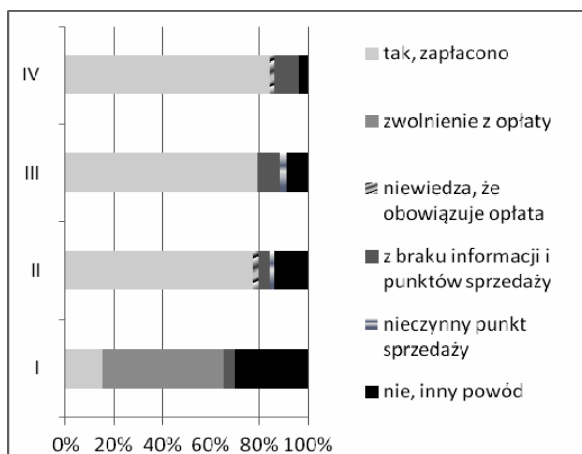
Rysunek 3. Źródła informacji i zachęty do odwiedzenia Roztoczańskiego PN według respondentów w zależności od strefy ich zamieszkania
Źródło: badanie własne

Samochodem w dniu badania dotarła połowa respondentów (50,8%), a rowerem 38,7%. Zaprezentowany na rys. 4 rozkład środków transportu użytych do przyjazdu do parku w danym dniu przez ankietowanych z poszczególnych stref odzwierciedla pewne prawidłowości w organizacji wycieczki do Roztoczańskiego PN. Samochód był środkiem transportu najczęstszym dla turystów z dalszych stron (strefa III i IV). Fakt noclegu turystów spoza województwa lubelskiego (tu nazywanych: krajowi) w okolicach parku i wyruszenia z bazy noclegowej na rowerze sprawił, że to nie oni, ale turyści z dalszych części regionu lubelskiego najczęściej do-

cierają do parku samochodem, pozostawiając swe auta zapewne w niewielkiej odległości od terenu chronionego.



Rysunek 4. Środek transportu do „bram” Roztoczańskiego PN według respondentów w zależności od strefy ich zamieszkania
Źródło: badanie własne

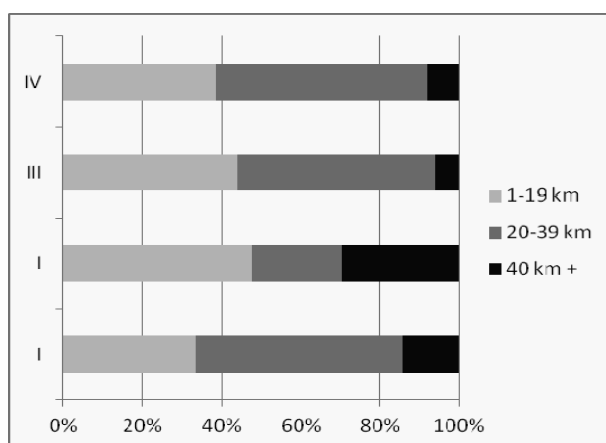


Rysunek 5. Opłaty za wstęp na trasę rowerową w Roztoczańskim PN według wskazań respondentów w zależności od strefy ich zamieszkania
Źródło: badanie własne

Opłatę za wstęp na trasę rowerową uiściło ogółem 74,9% respondentów. Rozkład możliwych odpowiedzi przedstawiono na rys. 5. Niektórzy stwierdzali brak czynnych punktów sprzedaży.

Turyści spoza województwa lubelskiego częściej nabywali bilety (84,2%) niż nieuprawnieni do darmowego wstępu mieszkańcy tego województwa (II grupa – 77,3% i III grupa – 79,4%). Pewien odsetek respondentów podał „inny powód”, co można zinterpretować jako brak chęci do zaopatrzenia się w bilet.

Najczęściej turyści przejeżdżali na rowerze w parku dystans 20–39 km (46,0%), podobnie liczna była grupa realizująca wycieczki krótsze, poniżej 20 km (41,0%), nieliczni pokonywali ponad 40 km (13,0%). Pod względem długości trasy na terenie Roztoczańskiego PN w dniu badania wyróżniają się dwa typy rowerzystów (rys. 6). W kategoriach I, III i IV rozkład jest podobny – dominują wycieczki średniej długości (20–39 km) i krótkie, natomiast rzadko 40 km i dłuższe. W kategorii II – odwiedzających regionalnych bliższych ujawniła się spora grupa (29,5%) kolarzy długodystansowych, którzy przejechali ponad 40 km.



Rysunek 6. Długość pokonanej trasy w Roztoczańskim PN w zależności od strefy zamieszkania respondentów

Źródło: badanie własne

Tabela 2 przedstawia wykorzystanie bazy noclegowej w rejonie Roztoczańskiego PN na podstawie badań ankietowych. Nieliczni nocujący z kategorii (strefy) II zatrzymywali się w bazie agroturystycznej. Turyści obu kategorii – III i IV – wykazywali podobny rozkład w zakresie typu bazy noclegowej i spędzali noc najczęściej

w kwaterach prywatnych. Sporadycznie zatrzymywano się na noc na kempingu i w schroniskach – czynili to turyści spoza województwa lubelskiego.

Turyści korzystali głównie z bazy noclegowej w Zwierzyńcu (62%), ale miejscowościami noclegu turystów był też Krasnobród (9%), Obrocz (5%), Józefów (3%), Sochy (3%), Zamość (3%), Biłgoraj (2%), Górecko Kościelne (3%), Lipowiec (2%), a ponadto Chłopków, Guciów, Rudka, Susiec, Szczepieszyn, Teresopol, Zaorenda, Tomaszów Lubelski i Lublin.

Tabela 2. Liczba noclegów i typy obiektów noclegowych wykorzystane przez respondentów w rejonie Roztoczańskiego Parku Narodowego

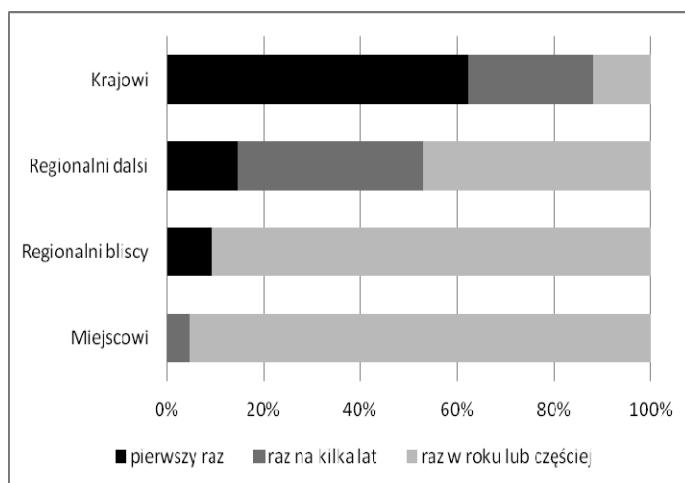
Wyszczególnienie	Strefa zamieszkania respondentów				Ogółem
	I – miejscowi do 10 km	II – regionalni bliscy 11–50 km	III – regionalni dalsi >50 km	IV – krajowi (inne województwa)	
% ankietowanych					
Bez noclegu	100,0	93,2	46,9	9,6	44,7
1 – 3 noclegi	0,0	6,8	21,9	45,7	27,9
4 – 6 noclegów	0,0	0,0	21,9	22,3	14,7
7 – 9 noclegów	0,0	0,0	0,0	11,7	5,8
10 – 12 noclegów	0,0	0,0	9,4	6,4	4,7
13 i powyżej	0,0	0,0	0,0	4,3	2,1
Średnia liczba noclegów					
Wszyscy*	–	0,1	2,4	4,2	2,5
Nocujący**	–	1,3	4,6	4,7	4,6
Obiekt noclegowy (%) wykorzystany przez respondentów					
Schronisko	–	0,0	0,0	6,1	4,7
Kwatera prywatna	–	0,0	50,0	34,1	34,0
Gospodarstwo agroturystyczne	–	66,7	18,8	19,5	19,8
Ośrodek wypoczynkowy	–	0,0	12,5	12,2	11,3
Hotel, pensjonat	–	0,0	12,5	22,0	18,9
Kemping	–	0,0	0,0	1,2	0,9
U bliskich osób	–	0,0	6,3	4,9	5,7
Inny	–	33,3	5,6	3,5	4,7

* – średnio na osobę, niezależnie od tego, czy nocowała; ** – tylko uwzględniając osoby nocujące.

Źródło: badanie własne

Ogółem 36% turystów odwiedziła Roztoczańskiego PN po raz pierwszy, a 43,7% bywa tu raz w roku bądź częściej. Na rys. 7 uwidaczniają się znaczne różnice w częstotliwości odwiedzin osób zamieszkałych w różnej odległości od parku.

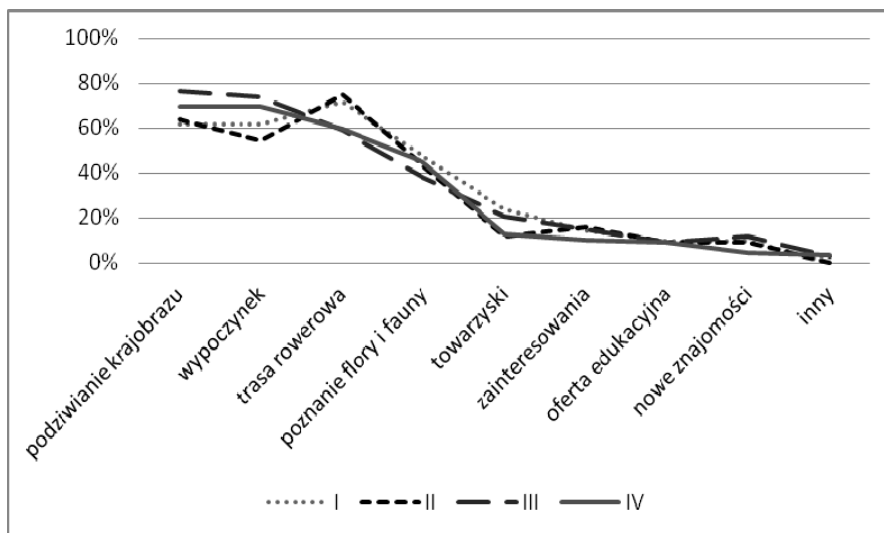
Osoby pochodzące ze strefy I i II, czyli z odległości do 50 km, w zdecydowanej większości odwiedzają park raz w roku bądź częściej. Turyści z dalszych części regionu lubelskiego przeważnie już w przeszłości odwiedzili Roztoczański PN, natomiast turyści z innych stron Polski istotnie częściej niż inni goszczą tu po raz pierwszy (rys. 7).



Rysunek 7. Częstotliwość pobytu w Roztoczańskim PN w zależności od strefy zamieszkania respondentów

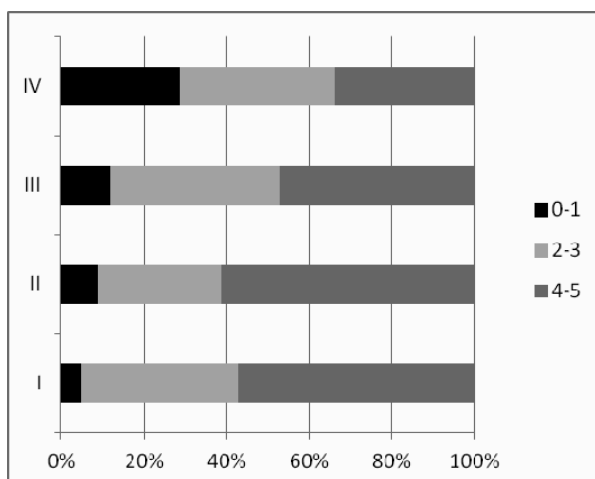
Źródło: badanie własne

Na pytanie (z wielokrotnym wyborem odpowiedzi) o cel przyjazdu do Roztoczańskiego PN odpowiadano najczęściej: podziwianie krajobrazu (68,5%), wypoczynek (66,0%) i trasa rowerowa, umożliwiająca aktywność ruchową na dwuśladzie (64,0%). Mniej popularne było poznanie fauny i flory (43,5%), a wybory innych opcji liczyły poniżej 20% odpowiedzi. Zgodnie z rozkładem przedstawionym na rys. 8, nie zaobserwowano istotnego statystycznie zróżnicowania celów pobytu odwiedzających z różnych stref zamieszkania. Dla osób zamieszkałych bliżej (<50 km) sama trasa rowerowa była najważniejszą przesłanką przyjazdu do parku. Dla osób dalej zamieszkałych (> 50 km) głównymi przesłankami były: podziwianie krajobrazu i wypoczynek. Poznanie flory i fauny uplasowało się we wszystkich grupach na czwartej pozycji.



Rysunek 8. Cele wycieczki do Roztoczańskiego PN w zależności od strefy zamieszkania respondentów

Źródło: badanie własne

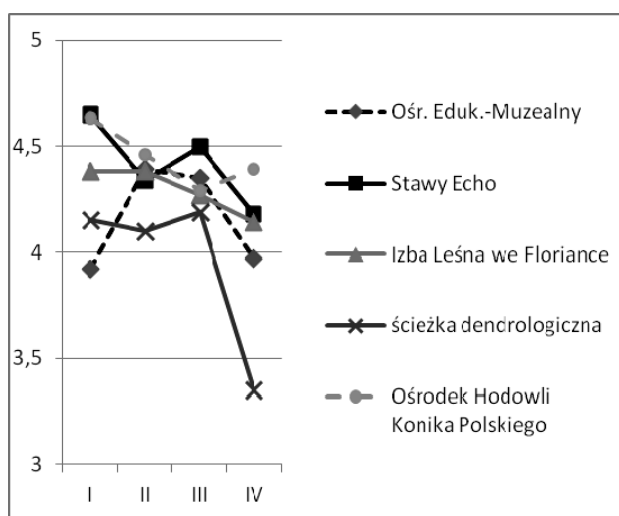


Rysunek 9. Liczba głównych atrakcji turystycznych Roztoczańskiego PN znanych respondentom według stref ich zamieszkania

Źródło: badanie własne

Ankietowanych zapytano o znajomość i ocenę głównych atrakcji turystycznych leżących przy trasie rowerowej. Rys. 9 przedstawia zależność liczby poznanych atrakcji od strefy zamieszkania. Najślabiej atrakcje Roztoczańskiego PN znają turyści przybyli spoza województwa lubelskiego. Cztery lub pięć atrakcji znała ponad połowa mieszkańców strefy I, czyli najbliższych okolic (57%) i strefy II – z odległości 11–50 km (61%), natomiast respondenci pochodzący z dalszych stron nie mieli okazji zaznajomić się z wszystkimi obiektami – cztery lub pięć znało 47% mieszkańców strefy III, tj. z dalszych części województwa lubelskiego i 34% turystów strefy IV – spoza lubelskiego.

Nie wszystkie atrakcje turystyczne Roztoczańskiego PN, w pobliżu których przebiega trasa rowerowa, były respondentom znane z autopsji na tyle, by móc je ocenić: 6% nie oceniło żadnej, 11% tylko jedną, 20% dwie, 21% trzy, 13% cztery i tylko 29% wszystkie pięć. Największy odsetek respondentów ocenił stawy Echo (83%) i Ośrodek Hodowli Zachowawczej Konika Polskiego (78%). Z obiektami pełniącymi funkcję edukacyjną zetknęła się połowa respondentów: ścieżkę dendrologiczną we Floriancie oceniło 55%, Ośrodek Edukacyjno-Muzealny 48%, Izbę Leśną we Floriancie 44% respondentów.



Rysunek 10. Średnia ocena atrakcji turystycznych Roztoczańskiego PN w skali od 5 (bardzo dobry) do 1 (niedostateczny) w zależności od strefy zamieszkania respondentów

Źródło: badanie własne

Atrakcje turystyczne na trasie rowerowej respondenci ocenili na poziomie powyżej dobrego. Rozkład ocen zawiera rys. 10. Najwyższe notowania uzyskała Houdowla Zachowawcza Konika Polskiego. Średnio atrakcyjna okazała się ścieżka dendrologiczna we Floriance. Oceny przypisane poszczególnym obiektom przez mieszkańców trzech stref województwa lubelskiego nie zależą od strefy, z której przybyli, poza jednym obiektem – stawami Echo, które są atrakcyjnym elementem dla miejscowych – ze strefy I. Turyści ze strefy IV – z innych województw, generalnie wystawili słabsze noty niż mieszkańcy województwa lubelskiego.

Podsumowanie

Roztoczański Park Narodowy jest odwiedzany przez rowerzystów z całego kraju. Przybywają tu na rowerze osoby obu płci, głównie wysoko wykształcone osoby pracujące. Cel wizyty w parku opisują cztery przesłanki związane z walorami krajobrazowymi, wypoczynkowymi, przyrodniczymi i infrastrukturą rowerową.

Odległość zamieszkania od granic parku – w podziale na cztery strefy (kategorie I, II, III i IV) – określa zasadniczą różnicę między rekreantami (wracającymi do domu) i turystami (z definicji pozostającymi na nocleg). Rekreanci to osoby zamieszkałe w strefie I i większość osób ze strefy II (zamieszkałych w promieniu 50 km). Jest to grupa stosunkowo często odwiedzająca park, lepiej znająca jego atrakcje turystyczne i bardzo ceniąca stawy Echo, umożliwiające uprawianie rekreacji nadwodnej. W tabeli 3 zebrano cechy podobne i różniące cztery badane kategorie rowerzystów.

Rekreanci lokalni (I), zamieszkali w bezpośredniej okolicy RPN, to w dużej mierze ludzie młodzi, lecz także seniorzy. Przybywają na teren parku głównie ze znajomymi. Z racji zamieszkania w gminach sąsiadujących z parkiem są zwolnieni z opłaty za przejazd trasą rowerową.

Osoby pochodzące z odległości 11–50 km (II) to grupa zróżnicowana, ale też zaliczona do rekreantów, gdyż pozostawanie na nocleg jest sporadyczne. Jest w niej mniej kobiet, natomiast więcej samotnych rowerzystów płci męskiej niż w pozostałych grupach i osób jeżdżących wyczynowo – pokonujących na rowerze długie trasy; sporo z nich to osoby bywające w Roztoczańskim PN raz w roku lub częściej. Podobieństwo do turystów z dalszych części województwa i kraju przejawia się w legitymowaniu się wykształceniem wyższym oraz uiszczeniu opłaty za wstęp. Natomiast do rekreantów lokalnych grupa ta jest podobna pod względem posiadania większej wiedzy o terenie. Do osób z tej grupy docierają broszury o parku, które – jak się okazuje – nie mają zasięgu wojewódzkiego czy ogólnokrajowego.

Tabela 3. Sylwetka demograficzno-społeczna i zachowania przeciętnego rowerzysty odwiedzającego Roztoczański Park Narodowy

Wyszczególnienie	Strefa zamieszkania			
	I – miejscowi do 10 km	II – regionalni bliscy 11–50 km	III – regionalni dalsi >50 km	IV – krajowi (inne województwa)
Wiek	blisko połowa młodych – 24 lata	80% starszych niż 24 lata		
Wykształcenie	niewyższe	wyższe		
Ranga ośrodka zamieszkania	małe miasto, wieś	miasta od 50 do 200 tys. mieszkańców	miasto powyżej 200 tys. mieszkańców	miasto powyżej 200 tys. mieszkańców
Osoby towarzyszące	znajomi	rodzina, stosunkowo dużo samotnych	rodzina	rodzina, znajomi, sporadycznie w grupach zorganizowanych
Źródła informacji o parku	wiedza własna druga osoba broszury		wiedza własna, druga osoba	druga osoba, Internet, wiedza własna
Transport	nigdy samochodem	rowerem lub samochodem	dominacja transportu samochodowego	
Opłata za wstęp	nie opłacają	w większości opłacają		
Długość trasy	dominują przejażdżki do 40 km	spory udział rowerzystów długodystansowych	dominują przejażdżki do 40 km	
Nocleg	nie nocują	niewielu nocuje, krótki pobyt	połowa nocuje	prawie wszyscy nocują
Częstotliwość	raz w roku lub częściej		drugi raz lub raz w roku	dominuje pierwszy raz
Znajomość atrakcji	około połowa respondentów zna większość atrakcji			słaba znajomość

Źródło: badanie własne

Turyści z regionu lubelskiego (III) pochodzą w dużej mierze ze stolicy województwa, są wysoko wykształceni, przyjeżdżają głównie w gronie rodzinnym. Mimo sporej odległości, pokonanej głównie samochodem, połowa z nich wraca na noc do domu. Znają teren z poprzednich wizyt, dość dobrze orientują się w atrakcjach parku. Grupa ta, ze względu na zmotoryzowanie, może generować zagrożenia dla przyrody i zakłócać spokój w miejscowościach otaczających park (zwiększenie natężenia ruchu drogowego w okolicy parku, zajmowanie publicznych miejsc parkingowych, hałas, spaliny). Jednocześnie jest to grupa zainteresowana

ofertą edukacyjną, co prawdopodobnie jest spowodowane dużym udziałem w niej rodzin i troskliwością rodziców, by wycieczka zawierała ciekawe dla dzieci treści, stymulujące poznawczo i przekazujące im wartości i wzorce postaw.

Turyści krajowi (IV) – spoza województwa lubelskiego – zasadniczo nie różnią się cechami demograficzno-społecznymi od turystów z grupy III, są to na ogół zmotoryzowani mieszkańcy dużych aglomeracji Polski. Różnią ich zachowania turystyczne na miejscu – przede wszystkim fakt prawie powszechnego pozostawiania na nocleg. Na ogół jest to ich pierwsza wizyta w tym miejscu, wobec czego nie znali wcale parku, co przekłada się na konieczność czerpania wiedzy ze źródeł zewnętrznych, a takim źródłem był dla nich Internet. Okazało się, że ośrodki informacji turystycznej nie odgrywały praktycznie żadnej roli jako motywator przyjazdu na ten teren. Turyści krajowi są mniej pobłażliwi dokonując oceny atrakcji turystycznych Roztoczańskiego PN niż mieszkańcy całej Lubelszczyzny, przypuszczalnie odwiedzili już inne miejsca i mają lepszą skalę porównania niż mieszkańcy regionu lubelskiego.

Statystycznie istotne zróżnicowanie na poziomie prawdopodobieństwa $p < 0,05$ pomiędzy wyłonionymi czterema geograficznymi kategoriami odwiedzających dotyczyło: wieku ($p = 0,01$), wykształcenia wyższego ($p = 0,049$), wielkości ośrodka osadniczego ($p = 0,000$), wykorzystania niektórych źródeł informacji o Roztoczańskim PN: broszur ($p = 0,013$), Internetu ($p = 0,012$), wiedzy własnej ($p = 0,000$), środka transportu do parku ($p = 0,000$), opłaty za wstęp ($p = 0,000$), długości pokonanej trasy ($p = 0,002$), pozostawiania na nocleg i liczby noclegów ($p = 0,000$), częstotliwości odwiedzin parku ($p = 0,000$), znajomości atrakcji turystycznych w parku ($p = 0,01$). Nie wykryto istotnego zróżnicowania pomiędzy wyłonionymi czterema geograficznymi kategoriami odwiedzających w zakresie udziału mężczyzn i kobiet, udziału osób pracujących, wyboru typu bazy noclegowej przez turystów nocujących czy celu przyjazdu.

Uzyskane wyniki pozwalają wnioskować, że stopniowo dochodzi do upodobnienia się sposobu spędzania czasu wolnego przez mieszkańców ośrodków osadniczych o różnej randze. Istnieje zainteresowanie rekreacją i turystyką rowerową na odpowiednio udostępnionych obszarach przyrodniczych. Sądząc po rozkładzie demograficzno-społecznym aktywność rowerowa uprawiana jest przez przedstawicieli różnych grup społecznych, można ją uznać za sport dla wszystkich. Stworzenie w Roztoczańskim Parku Narodowym ułatwień do jazdy rowerem generuje ruch turystyczny pochodzący z całego kraju. Penetracja rowerowa po przygotowanych ciągach liniowych, przy przestrzeganiu zasad bezpiecznego prowadzenia roweru i regulaminu obszaru chronionego, wydaje się być aktywnością społecznie pozytywną i ekologicznie dopuszczalną.

Literatura

- Anasiewicz A., 2002, *Turystyka w Roztoczańskim Parku Narodowym*, [w:] J. Partyka (red.), *Użytkowanie turystyczne parków narodowych*, Instytut Ochrony Przyrody PAN, Ojcowski PN, Ojców, s. 440–441.
- Dzioban K., 2012, *Studia nad ruchem rekreacyjno-turystycznym w Kampinoskim Parku Narodowym*, praca doktorska, Akademia Wychowania Fizycznego Józefa Piłsudskiego w Warszawie, Warszawa.
- Fariás Torbidoni E.I., Grau H. R., Camps A., 2005, *Trail preferences and visitor characteristics in Aigüestortes I Estany de Sant Maurici National Park, Spain*, „Mountain Research and Development”, 26,1, s. 51–59.
- Grabowski T., 2002, *Centralny Szlak Rowerowy Roztocza*, [w:] J. Partyka (red.), *Użytkowanie turystyczne parków narodowych*, Instytut Ochrony Przyrody PAN, Ojcowski PN, Ojców, s. 589–596.
- Grabowski T. (red.), 2007, *Roztoczański Park Narodowy. Informator. Edukacja i turystyka*, Kartpol, Zwierzyniec.
- Graja-Zwolińska S., 2010, *Przestrzeń turystyczna Parku Narodowego „Ujście Warty”*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Heider W., Anderson C., Beardmore B., Anderson D.A., 2004, *Recreational trail use of residents in Jasper National Park, Canada*, Working Papers of the Finnish Forest Research Institute, 2, s. 85–92.
- Hurkała W., 2008, *Rozwój turystyki w parkach narodowych*, [w:] A. Gotowt-Jeziorska, J. Śledzińska (red.), *Turystyka zrównoważona i ekoturystyka*, PTTK, Warszawa, s. 47–53.
- Roztoczański Park Narodowy. Mapa turystyczno-przyrodnicza 1:50000*, 2005, Kartpol, Zwierzyniec.
- Kozieł M., 2011, *Turystyka rowerowa w polskich parkach narodowych. Raport*, Zakład Ochrony Środowiska, Instytut Nauk o Ziemi, UMCS, Lublin, <http://serwisy.umcs.lublin.pl/marcin.koziel/files/Raport-o-turystyce-rowerowej-w-PN.pdf>.
- Ochrona środowiska*, 2011, GUS, Warszawa, http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_se_ochrona_srodowiska_2011.pdf.
- Marques C., Reis E., Menezes J., 2010, *Profiling the segments of visitors of Portuguese protected areas*, „Journal of Sustainable Tourism”, 18, 8, s. 971–996.
- Partyka J., 2002, *Turystyka w polskich parkach narodowych*, [w:] J. Partyka (red.), *Użytkowanie turystyczne parków narodowych*, Instytut Ochrony Przyrody PAN, Ojcowski PN, Ojców, s. 143–154.
- Prószyńska-Bordas H., 2011, *Przestrzeń turystyczna parków narodowych a źródła emisji ruchu turystycznego*, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przestrzeń turystyczna. Czynniki, różnorodność, zmiany*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, s. 341–352.
- Prószyńska-Bordas H., 2012, *Cechy i zachowania osób odwiedzających Wielkopolski Park Narodowy pieszo i na rowerze*, [w:] J. Łuczak, M. Szczepańska, S. Bronowicki (red.), *Wybrane aspekty aktywności turystycznej i rekreacyjnej*, „Monografie” 6/12, Wielkopolska Wyższa Szkoła Turystyki i Zarządzania w Poznaniu, Poznań, s.125–151.
- Ptaszycka-Jackowska D., Baranowska-Janota M., 1996, *Przyrodnicze obszary chronione możliwości użytkowania*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.

Rabiega R. (bdw.), Józefów – rowerowa stolica Roztocza, Urząd Miejski w Józefowie, <http://www.jkr.org.pl/data/uploads/jrsr2.pdf>.

Regulamin udostępniania Roztoczańskiego Parku Narodowego, 2012.

Sievänen, T., Neuvonen M., Pouta E., 2011, *National Park visitor segments and their interest in rural tourism services and intention to revisit*, „Scandinavian Journal of Hospitality & Tourism”, Supplement 1, 11, s. 54–73.

Wilgat T., red., (1994), *Roztoczański Park Narodowy – przyroda i człowiek*, Wydawnictwo Lipiec, Zwierzyniec.

Wójcik S., 2007, *Turystyka rowerowa w polskich parkach narodowych – stan obecny, perspektywy*, „Parki Narodowe”, nr 3, s. 15–17.

CYCLING TOURISM BASED ON EXAMPLE OF ROZTOCZAŃSKI NATIONAL PARK

Abstract

The purpose of this study was to examine the phenomenon of cycling activity in the Roztoczański National Park in the Lublin province in Poland. A poll study was carried among the cyclists in order to reveal the features and attitudes of 4 groups of visitors, depending on their geographical zone of dwelling. Socio-demographical, behavioral and psychographic data were analyzed for each group of respondents. Most cyclists have high education. Cyclists of local origin are more heterogeneous as to age and profession. They use the area mainly for leisure. Cyclists from the zone of 11-50 km are frequent visitors too, and some of them use the area for long distance cycling. Tourists from the Lublin province living farther than 50 km and the ones from the other provinces come more often by car, especially if they return home the same day, which is quite frequent among the ones who live in the very province, even long distance away. Cyclists from the other provinces live mainly in big agglomerations.

ROWER – ALTERNATYWA WYPOCZYNKU POZNAŃSKIEGO STUDENTA?

Wprowadzenie

W 1894 r. w „Kurierze Codziennym” ukazało się ponadczasowe stwierdzenie Bolesława Prusa, najlepiej oddające wartość roweru:

Może się mylę; nim mnie jednak kto przekona, będę nadal sądził, że rower jest jedną z najznakomitszych machin XIX wieku. Kolej żelazna daje nam wprawdzie szybkość 30 wiorst na godzinę, ale jest jednocześnie latającym więzieniem, którego nie wolno mi ani opuścić, ani zatrzymać, a które muszę dzielić z towarzystwem, nie zawsze przypadającym mi do smaku. Zaś rowerem przenoszę się z szybkością 20 wiorst na godzinę, jadę kiedy mi się podoba, popasam lub odpoczywam, gdzie chcę, i nie mam sąsiadów. Może dlatego bardzo kocham cyklistów i w epoce powszechnego drżenia nóg, tudzież braku łydek z przyjemnością patrzę na ich niedźwiedzie muskuły¹.

Wraz z rozwojem cywilizacyjnym rower ze środka transportu warunkującego dostępność wielu miejsc, zwłaszcza mieszkańcom terenów wiejskich, stał się powszechnym sprzętem rekreacyjnym, obecnym w życiu niemal każdego człowieka od jego pierwszych lat życia. Tradycje wypoczynku na dwóch kółkach w Polsce sięgają XIX w., kiedy to utworzono do dziś działające Warszawskie Towarzystwo Cyklistów².

Postępujący w ciągu ostatnich lat trend rozwoju infrastruktury dla rowerzystów, będący pokłosiem popularyzacji idei aktywnego wypoczynku, skutkuje wzrostem zainteresowania wypoczynkiem na dwóch kółkach. Według danych Fundacji Ekorozwoju w Polsce znajduje się:

¹ http://gosciniac.pttk.pl/10_2003/index.php?co=02.

² http://gosciniac.pttk.pl/10_2003/index.php?co=04.

- około 930 km szlaków międzynarodowych;
- blisko 3400 km szlaków (ogólnopolskich, ponadregionalnych, regionalnych i lokalnych) znakowanych przez PTTK;
- około 8000 km szlaków znakowanych przez inne podmioty (Morawska 2011).

Biorąc pod uwagę organizację podróży rowerowych za dominującą w Europie, podobnie w Polsce, uznaje się tzw. *credit card touring*, czyli wyprawy z minimalnym bagażem wykorzystujące lokalną bazę noclegową i gastronomiczną (Faracik i in. 2008). Natomiast zasięg penetracji najczęściej występującej jednodniowej wycieczki wynosi 15–30 km w jedną stronę (Kurek, Szmytkie 2003).

Również w Wielkopolsce turystyka rowerowa należy do najchętniej propagowanych form rekreacji przez różne środowiska, na czele z władzami samorządowymi, poprzez instytucje krajoznawcze, lokalne grupy działania i stowarzyszenia³. I tak, dla przykładu Towarzystwo Przyjaciół Gminy Suchy Las od 1998 r. organizuje Rajd Rowerowy im. L. Roszczyka popularnie zwany „Pieczoną Pyrą”, który integruje pasjonatów wypoczynku na dwóch kółkach z różnych stron Wielkopolski.

Jak wynika z danych Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej, na terenie województwa funkcjonuje osiem⁴ głównych odpowiednio przygotowanych tras, zróżnicowanych pod kątem trudności oraz zainteresowań uczestników. Jest to m.in. Szlak Stu Jezior, prowadzący przez Pojezierze Międzychodzko-Sierakowskie, który zajmuje wysokie pozycje w rankingach internautów na różnych portalach turystycznych.

Warto nadmienić, iż również władze Poznania propagują rower jako przyjazny dla środowiska i zdrowia środek transportu, organizując nowe ścieżki dla cyklistów, jak również tworząc kolejne stacje rowerowe (łącznie jest ich obecnie siedem) w ramach projektu Poznański Rower Miejski.

Obserwacje autorek niniejszego opracowania pozwalają stwierdzić, że dominującym segmentem klientów korzystających z wspomnianego pomysłu są ludzie młodzi, reprezentujący przede wszystkim środowisko akademickie. (Jak wynika z analiz rynku turystycznego, największą grupę wybierających wypoczynek na biocyklu stanowią w Polsce osoby w wieku 18–30 lat) (Morawska 2011, s. 13).

Autorki zaciekawione prowadzonymi obserwacjami postanowiły zbadać, jaki jest stosunek poznańskich studentów do rekreacji i turystyki rowerowej, czy są oni obecnie czynnymi propagatorami aktywnego wypoczynku na dwóch kółkach (wzorem działającego od 1968 r. Akademickiego Klubu Turystyki Rowerowej „Cyk-

³ <http://regionwielkopolska.pl/turystyka/szlaki-turystyczne/szlaki-turystyczne/szlaki-rowerowe.html>, http://portal.suchylas.pl/portal.suchylas.pl/index.php?view=details&id=317%3Arajd-rowerowy-im-l-roszczyka&option=com_eventlist&Itemid=61.

⁴ http://www.wielkopolska.travel/turystyka_rowerowa_1/.

lista”, związanego z Międzyuczelnianym Oddziałem PTTK), czy też incydentalnie korzystają z tej formy rekreacji.

Charakterystyka badania i próby

Badanie przeprowadzono za pomocą portalu internetowego ankieta.pl, umożliwiającego dotarcie do wybranej grupy docelowej szybko i tanio. Podczas zbierania danych (od 9 kwietnia do 9 maja) zablokowano możliwość wielokrotnego wypełnienia kwestionariusza z tego samego komputera; formularz nie został ogólnie udostępniony – trzeba było zastosować odpowiedni klucz, rozsyłany studentom przez zaprzyjaźnionych wykładowców z 11 poznańskich uczelni (podajemy w kolejności alfabetycznej): Akademia Wychowania Fizycznego, Politechnika Poznańska, Uniwersytet Artystyczny, Uniwersytet Ekonomiczny, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Uniwersytet Medyczny, Uniwersytet Przyrodniczy, Wyższa Szkoła Bankowa, Wyższa Szkoła Biznesu, Wyższa Szkoła Komunikacji i Zarządzania, Wyższa Szkoła Prawa i Administracji. Ogółem zebrano 334 kwestionariusze; wydaje się to być próba reprezentatywna dla grupy studentów poznańskich uczelni.

Zdecydowanie większą część badanej populacji stanowiły kobiety, mężczyźni to jedynie 23% respondentów. Nierównomierny rozkład płci wynika w dużej mierze z większego zaangażowania pań w wypełnianie kwestionariuszy, ale też z przyczyn demograficznych – obecnie studiuje więcej kobiet niż mężczyzn.

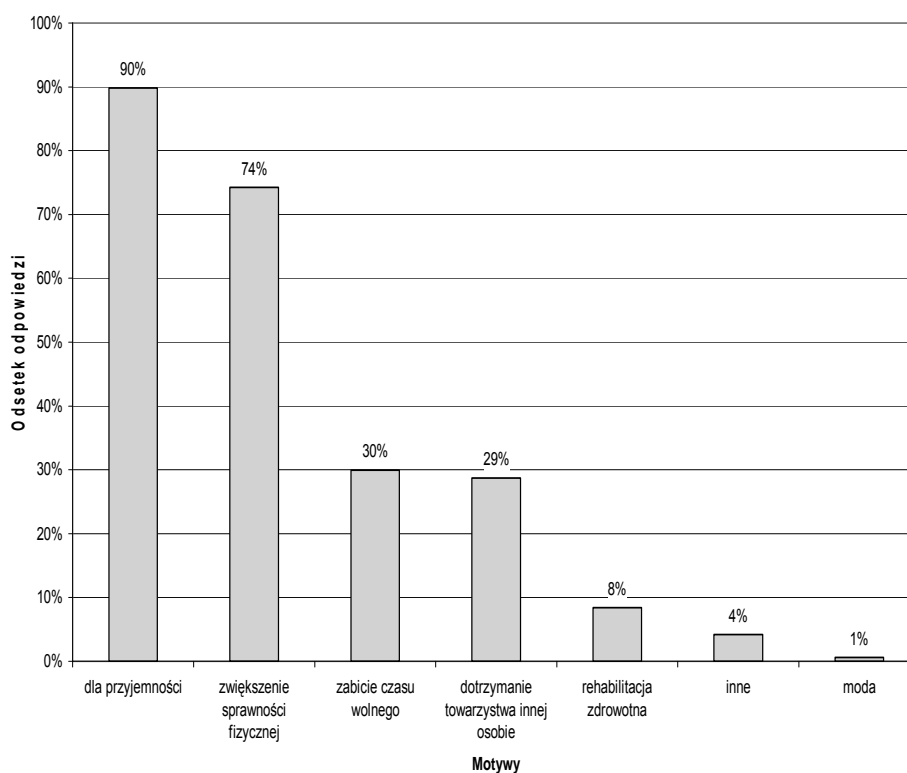
Miejsce zamieszkania zaś było rozłożone bardziej proporcjonalnie – największą grupę stanowili studenci wywodzący się z miejscowości wiejskich (36%), ale 35% to osoby pochodzące z ośrodków miejskich liczących powyżej 100 tys. mieszkańców (przede wszystkim z Poznania); ponadto 17% respondentów to rezydenci miast do 30 tys. mieszkańców, a 12% – miejscowości od 30 tys. do 100 tys. mieszkańców.

Jeśli chodzi o wiek, to rozpiętość była dość duża – zamykała się bowiem w przedziale od 19 do 34 lat, gdyż autorki dopuszczały udział w badaniu także studentów studiów niestacjonarnych; jednak największa liczba ankietowanych plasowała się w przedziale wieku od 21 do 22 lat – 77%.

Wyniki badań

Na początku zapytano respondentów, czy w ogóle uprawiają turystykę i rekreację rowerową (ażeby ankietowani właściwie zinterpretowali owe pojęcia – podano na-

stępujące wytłumaczenie: że dotyczy to wyprawy rowerowej dla przyjemności, w czasie wolnym od nauki, pracy, zajęć domowych etc.). Pozwoliło to zweryfikować wielkość próby badawczej, bowiem 2% studentów nigdy nie jeździło rowerem dla przyjemności (!); co ciekawe – przeważają tu osoby płci męskiej z Poznania. Niezbyt optymistycznie brzmi kolejne stwierdzenie, iż 77% studentów tylko sporadycznie podróżuje rowerem – jedynie 21% badanych regularnie uprawia turystykę rowerową, i tu również zaznacza się dość duża – bo 10-procentowa przewaga mężczyzn.



Rysunek 1. Motywy uprawiania turystyki i rekreacji rowerowej przez ankietowanych studentów z Poznania

Źródło: opracowanie własne

Zdecydowana większość studentów (65%) jeździ na rowerze tylko w miejscu stałego zamieszkania – na taki stan rzeczy składa się wiele przyczyn, m.in. brak roweru w Poznaniu lub bezpiecznego miejsca do jego przechowania, nieprzystoso-

wanie miasta dla potrzeb cyklistów, czy też zbyt mała ilość czasu wolnego – wszak wielu studentów łączy obecnie naukę z pracą. Co ciekawe, 11% respondentów potrafi wyeliminować wymienione przeszkody i uprawia turystykę rowerową zarówno w miejscu stałego zameldowania, jak i w mieście studiowania. Dodatkowo 20% ankietowanych znajduje czas także na to, by wyjeżdżać poza miasto tylko w celu odbycia wycieczki rowerowej.

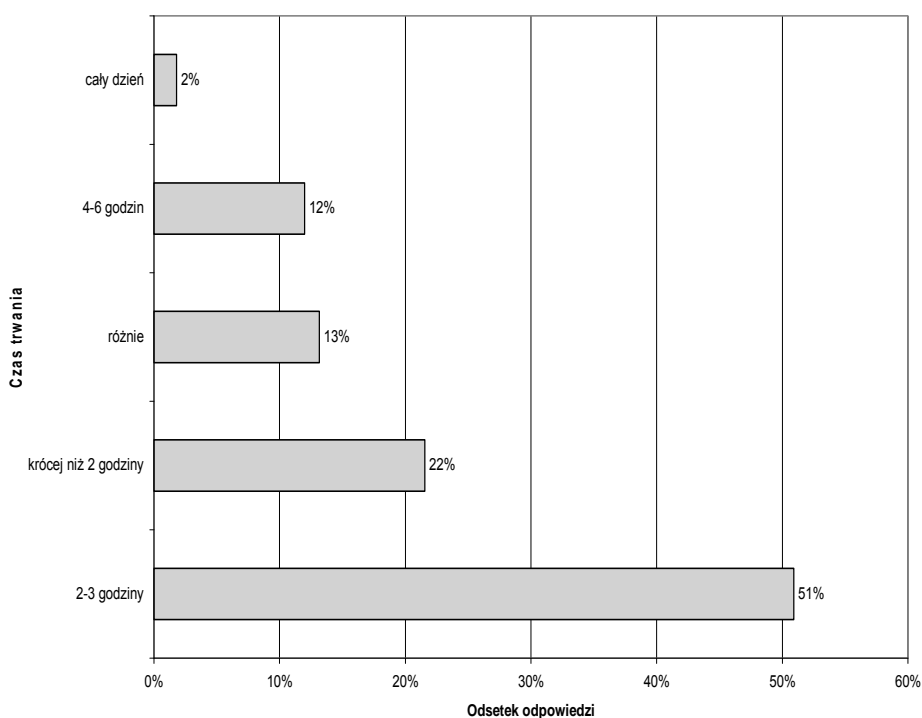
Autorki interesowały też motywy uprawiania turystyki rowerowej – najpopularniejsze wskazanie (90% odpowiedzi) – dla przyjemności – nie powinno być zaskoczeniem (rys. 1). Na drugiej lokacie uplasowała się chęć utrzymania, a nawet podniesienia sprawności fizycznej (74% respondentów). Kolejne dwie możliwości miały już o około połowę mniej wskazań – były to: „zabicie czasu wolnego” oraz „dotrzymanie towarzystwa innej osobie”. Na ostatniej pozycji uplasowała się moda; tylko 1% studentów dlatego wsiadło na rower – były to wyłącznie panie.

Podczas wędrówek tylko 17% respondentów korzystało ze specjalnych szlaków, powstałych z myślą o rowerzystach – największa grupa to mieszkańcy miast średniej wielkości, zaś najmniejsza – pochodzący ze środowisk wiejskich. Nasuwa się pytanie, czy jest to rezultat zbyt niskiej liczby tych obiektów, ich nieodpowiedniego przygotowania, zbyt dużego obciążenia ruchem turystycznym czy małej atrakcyjności dla cyklistów? W każdym razie aż 57% respondentów próby badawczej użytkuje różnego rodzaju dróżki śródpolne, leśne, nierzadko o nieuregulowanym statusie prawnym, a najczęściej w ogóle nieprzystosowanych do poruszania się po nich jednośladem. Z tego też powodu zapewne aż 25% ankietowanych jeździ po drogach publicznych – trudno w tym przypadku mówić o bezpieczeństwie czy wypoczynku w nieskażonym środowisku, ale komfort jazdy jest zdecydowanie lepszy. Co ciekawe, zdecydowanie więcej przedstawicieli płci żeńskiej preferuje ścieżki w porównaniu do dróg publicznych, którymi wolą poruszać się mężczyźni.

Autorki zapytały także o typ posiadanego roweru – zdecydowana większość respondentów wskazała na rower tzw. górski (67%); jednak należy zaznaczyć, iż nie chodzi tu o klasyczny rodzaj tego pojazdu do poruszania się w skrajnie trudnych warunkach górskich (do rajdów MTB), a o jego wersję na węższych oponach, z mniej wyprofilowanym bieżnikiem, która umożliwia także jazdę bez większego wysiłku po drogach asfaltowych. Na drugiej pozycji uplasował się tzw. holender, czyli rower miejski, przeżywający ostatnio swój renesans, najprawdopodobniej ze względu na modę typu retro (19%). Rama jednoślada tego rodzaju nie ma przeważnie prostej górnej rury, co ułatwia rozpoczęcie jazdy; ponadto ze względu na stosunkowo szerokie siodło i wysokość kierownicy pozycja rowerzysty jest bardzo wygodna. Ten typ pojazdu jest zdecydowanie bardziej preferowany przez kobiety (20% w stosunku do 13% mężczyzn) oraz przez... mieszkańców wsi. Być może wynika to z faktu, że przenosząc się do miasta owi studenci kupują sobie dodat-

kowy rower, a idąc za głosem mody – wybierają ten właśnie rodzaj. Tylko pojedyncze osoby wybrały bicykle trekkingowe (5%) oraz szosowe (7%), świadczące o bardziej wyczynowym podejściu do turystyki rowerowej. Nie pojawiło się natomiast żadne wskazanie dotyczące roweru typu BMX – jeszcze kilkanaście lat temu jednego z najpopularniejszych w Polsce.

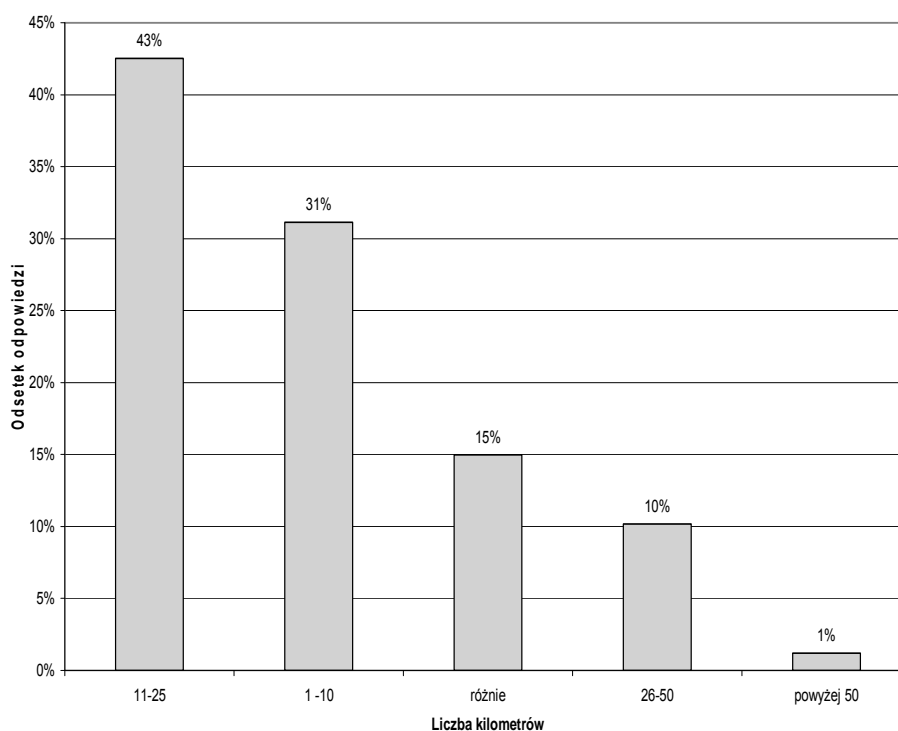
Kolejną poruszaną kwestią była częstotliwość jazdy na rowerze. Nie był zaskakującym fakt, iż codziennie tego środka transportu w celach rekreacyjnych używa tylko 4% zbadanych studentów, natomiast optymistyczna jest odpowiedź, iż prawie 17% badanych porusza się tym pojazdem aż parę razy w tygodniu. Najwięcej wskazań uzyskała opcja „kilka razy w miesiącu” – 45%, zaś na drugiej lokacie uplasował się wariant najmniejszej częstości – rzadziej niż raz w miesiącu (34%). Co ciekawe – zarówno największą, jak i najmniejszą częstotliwość wyjazdów w teren wykazali się mieszkańcy Poznania.



Ryunek 2. Czas trwania wyprawy rowerowej ankietowanych studentów z Poznania

Źródło: opracowanie własne

Ankieta zawierała także pytanie o czas trwania przeciętnej wyprawy rowerowej (rys. 2). Otóż okazało się, że nie są one długie – najczęściej zamykają się w przedziale czasowym do trzech godzin – tę odpowiedź wybrało ponad 70% respondentów, przede wszystkim mieszkańcy Poznania; tylko 2% ankietowanych udaje się na całodienne wycieczki jednośladem, a dotyczy to tylko kobiet(!). Jednocześnie dla 13% studentów jest to kwestia trudna do sprecyzowania i zależna od bardzo wielu czynników, dlatego nie potrafili wskazać jednoznacznej odpowiedzi.



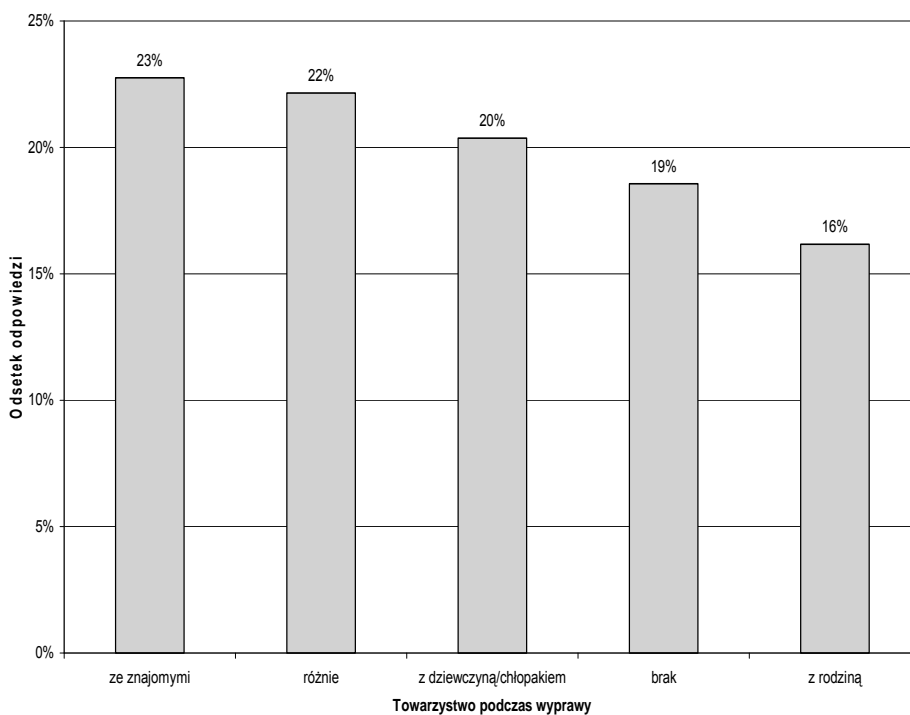
Rysunek 3. Odległość pokonywana podczas jednej wyprawy rowerowej przez ankietowanych studentów z Poznania

Źródło: opracowanie własne

Powyższe zagadnienie potwierdza kolejne pytanie dotyczące średniego dystansu pokonywanego podczas jednej wyprawy rowerowej (rys. 3). Dla 74% respondentów była to odległość od 1 do 25 km, zaś około 15% ankietowanych określiła ją jako różną. Tylko 1% wyrusza na trasy ponad 50-kilometrowe i byli to wyłącznie mężczyźni; zauważono także, iż mieszkańcy wsi preferują zdecydowanie krótsze

dystansie. Można zatem wysnuć wnioski, że podczas wycieczki jednośladem rowerzyści nie spędzają jej całej na siodelku oraz że długość pokonywanej trasy jest bardzo mocno skorelowana z płcią.

Jeśli chodzi o towarzystwo podczas wypraw⁵ rowerowych, to cała kategoria odpowiedzi rozkłada się niemal równomiernie. Co prawda przeważają znajomi, ale ostatnia w kolejności możliwość – czyli członkowie rodziny – plasuje się tylko o 7 punktów procentowych niżej (rys. 4). Warto zaznaczyć, iż opcja „różnie” pojawia się na drugiej lokacie, co oznacza, iż tak naprawdę skład studenckiej wycieczki rowerowej bywa bardzo zmienny, a nawet – co pokazuje wariant wyprawy samotnej wskazanej aż przez 19% respondentów – obecność innych uczestników nie jest konieczna. Należy zaznaczyć, iż wyprawy w pojedynkę zdecydowanie wolą mężczyźni (32% w stosunku do 15% kobiet).

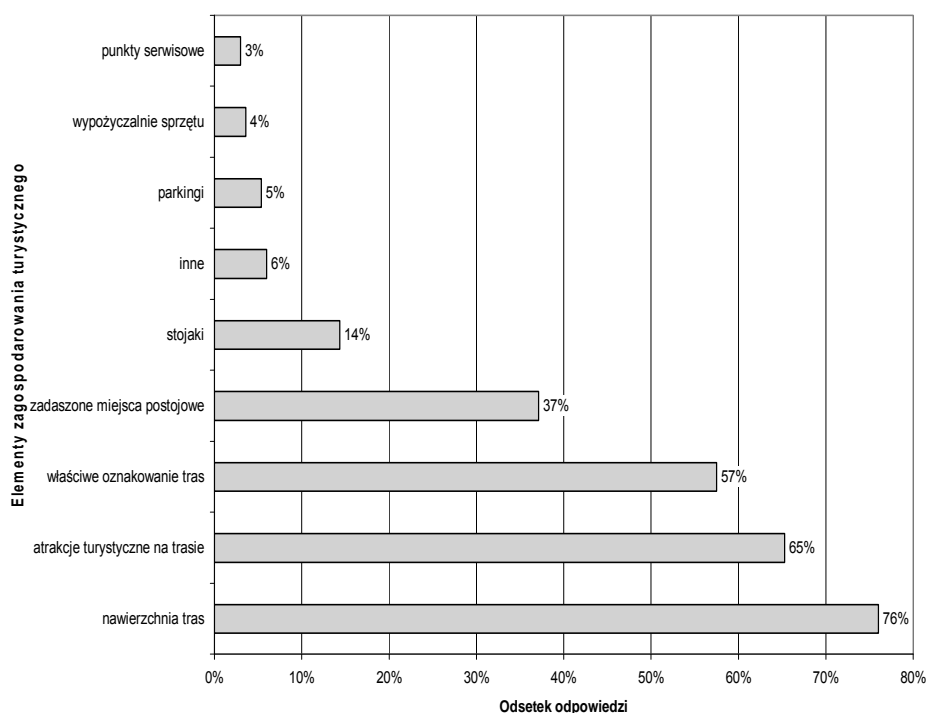


Rysunek 4. Towarzystwo badanych studentów z Poznania podczas wyprawy rowerowej

Źródło: opracowanie własne

⁵ Autorki przyjęły określenie „wyprawa” za *Słownikiem języka polskiego* – <http://sjp.pwn.pl/szukaj/wyprawa>, dostęp: 10.07.2012 r.

Zdecydowana większość respondentów (ponad 70%) potrzebowała zachęty innych, by zacząć swoją przygodę z rowerem – byli to albo znajomi (35% wskazań, zdecydowanie częściej u mężczyzn), albo rodzice (31% odpowiedzi); ze względu na partnera przygodę z bicyklem rozpoczęło niespełna 12% respondentów (tu z kolei przeważały studentki), co potwierdza przekonanie, iż upodobanie do aktywnego spędzania czasu wolnego kształtuje się raczej w okresie dzieciństwa i wczesnej młodości. Respondenci stosunkowo często wskazywali jeszcze opcję „inne”, w których przeważało własnoręcznie wpisane stwierdzenie: „nikt nie musiał mnie zachęcać”, zaś media jako czynnik aktywizujący uprawianie turystyki rowerowej wybrało tylko 3% ankietowanych.



Rysunek 5. Najbardziej pożądane przez ankietowanych studentów z Poznania elementy zagospodarowania turystycznego szlaku rowerowego

Źródło: opracowanie własne

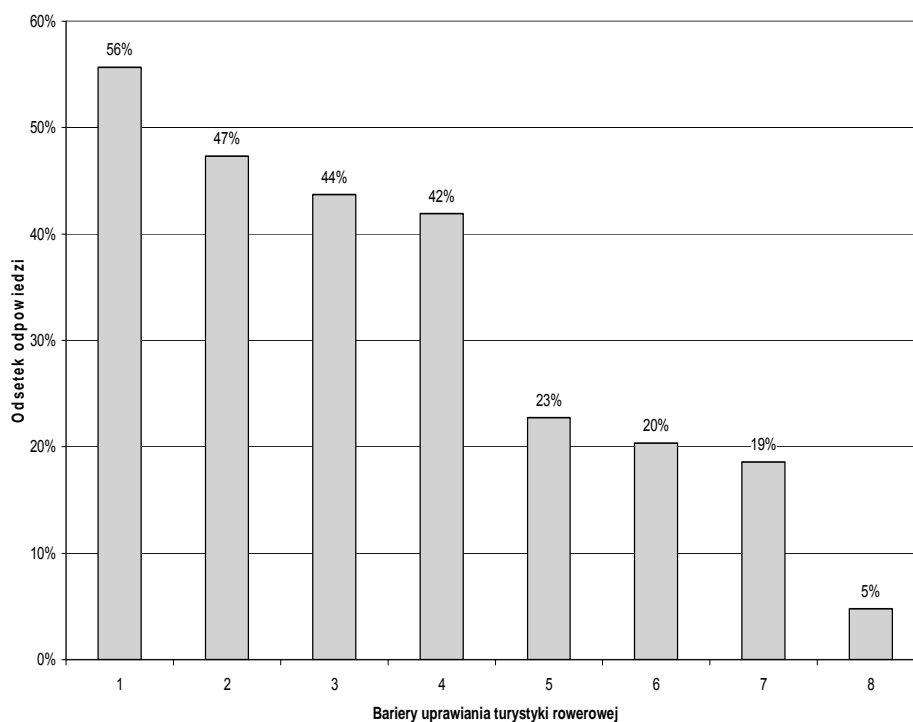
Wypowiadając się na temat najbardziej potrzebnego rowerzystom zagospodarowania turystycznego, aż 76% studentów wskazało na właściwie przygotowane,

odpowiednie trasy i szlaki rowerowe; warto zauważyć, iż najmniej wymagający pod tym względem są poznaniacy. Następne w kolejności warianty uzyskiwały kolejno po około 10% mniej wskazań. Były to: atrakcje turystyczne będące w pobliżu ścieżki rowerowej, właściwie oznakowane szlaki oraz zadaszone miejsca postoju. Kolejne opcje pojawiały się już zdecydowanie rzadziej (rys. 5). Pośród wskazań „inne” przeważały punkty gastronomiczne (preferowane przez panów) oraz częściowe zdrzewienie szlaku, chroniące przed słońcem. Warto zaznaczyć, iż punkty serwisowe są istotne jedynie dla studentek.

Najprawdopodobniej to właśnie z powodu małej gęstości ścieżek rowerowych korzysta z nich regularnie tylko 5% respondentów, natomiast pozostały odsetek (19%) porusza się nimi tylko sporadycznie lub w ogóle (76% – przewaga mężczyzn). Najczęściej wskazywanymi obiektami były: pierścień wokół Poznania, ścieżka nad Jezioro Strzeszyńskie i dalej – do Kiekrza, szlaki rowerowe na terenie Puszczy Zielonka oraz Wielkopolskiego Parku Narodowego. Trasy te w większości przypadków zostały ocenione jako średnie; co prawda tylko 2% respondentów przyznało im ocenę najgorszą (tylko panowie), ale z drugiej strony – jeszcze mniejsza liczba ankietowanych uważa je za bardzo dobre (jedynie panie).

Po raz kolejny brak szlaków rowerowych stanowił jedną z głównych barier ograniczających rozwój turystyki i rekreacji rowerowej wśród poznańskich studentów (rys. 6); przeważali tu mężczyźni, skarżący się także na niewystarczającą infrastrukturę dodatkową zarówno na szlakach, jak i w ich pobliżu.

Drugim aspektem uznawanym za barierę w uprawianiu turystyki rowerowej była kwestia bezpieczeństwa. Obie bariery zebrały po około 45% wskazań, przede wszystkim wśród studentek. Jednak za główną przyczynę został uznany... brak czasu wolnego; obecnie nawet studenci nie mają go w nadmiarze, a niektórzy – wcale (56% odpowiedzi). Można by dywagować, czy faktycznie chodzi tu o ten wariant, czy też respondenci nie mają odwagi przyznać się do wygodnictwa. Szczerymi wobec siebie było jednak ponad 40% studentów, którzy stwierdzili, iż dzisiejszy model życia nie sprzyja aktywnemu spędzaniu czasu wolnego; jest wręcz przeciwnie – dominuje komputer oraz telewizja... Na uwagę zasługują podkreślone przez ankietowanych ograniczone działania promocyjne władz (zwłaszcza przez płęć męską) i mediów na rzecz tego rodzaju aktywności ruchowej. Akurat w Poznaniu takie stwierdzenie może budzić wątpliwości ze względu chociażby na zorganizowane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) wypożyczalnie rowerów, w których dostaniemy rower nawet na cały dzień – jedynym warunkiem jest posiadanie KomKarty bądź też uiszczenie stosunkowo niskiej opłaty. Warto również wspomnieć o niektórych parkingach strzeżonych, na których możemy zostawić swój jednoślad, oczywiście za pokwitowaniem, nie płacąc nawet złotych. Wypożyczalnie częściowo wydają się rozwiązywać kolejny wskazywany przez respondentów problem, jakim jest stosunkowo wysoka cena roweru; stwierdziło tak 20% studentów.



1 – brak wolnego czasu, 2 – brak bezpiecznych połączeń między szlakami, 3 – przyzwyczajenie do wygodnego stylu życia, 4 – brak ciekawych, odpowiednio przygotowanych szlaków, 5 – brak infrastruktury dodatkowej (parkingi, wiaty etc.), 6 – kosztowny sprzęt, 7 – ograniczone działania promocyjne na rzecz turystyki rowerowej, 8 – inne.

Rysunek 6. Bariery uprawiania turystyki i rekreacji rowerowej według ankietowanych studentów z Poznania

Źródło: opracowanie własne

Z kolei w wykorzystanym w ankiecie wariantcie umożliwiającym własnoręczne wpisanie przez ankietowanego odpowiedzi, często pojawiało się niebezpieczeństwo kradzieży oraz... ryzyko nieodpowiedniej aury. Jakby na ratunek tym respondentom i w razie takiej sytuacji pospieszyło poznańskie MPK, bowiem w przypadku załamania pogody można skorzystać z pojazdów tej firmy uiszczając opłatę za przewóz roweru jak za bagaż; w innym przypadku transport jednoślada jest nielegalny(!)⁶. Wydaje się, że ten dość płynnie sformułowany przepis może być nadużywany – zarówno przez kontrolerów, jak i użytkowników autobusów i tramwajów.

⁶ MPK dopuszcza przewóz rowerów jeszcze w jednym przypadku – jest to usterka jednoślada uniemożliwiająca poruszanie się nim.

Jeśli chodzi o organizację wypraw rowerowych, to studenci najchętniej korzystają z tzw. reklamy szeptanej (48% wskazań) – uzyskana w taki sposób informacja od znajomych czy też członków rodziny o ciekawej trasie jest zarówno bardziej wiarygodna, jak i nie wymaga prawie żadnego wysiłku związanego z przeszukiwaniem zasobów internetowych (38%), nie wspominając już o wertowaniu przewodników drukowanych (10%).

Autorki zawarły w swojej ankiecie również kwestię propagowania turystyki i rekreacji rowerowej przez różnego rodzaju instytucje i organizacje. Należy tutaj zauważyć, iż mimo nieuwzględnienia w kwestionariuszu wariantu „żadne”, możliwość taka pojawiała się wielokrotnie w opcji „inne” (do samodzielnego uzupełnienia). Spośród wariantów potwierdzających owo zaangażowanie na pierwszej pozycji uplasowały się różnego rodzaju kluby i stowarzyszenia cyklistów (50% wskazań). W dalszej kolejności pojawiły się inne organizacje turystyczne (37%), z których respondenci potrafili wymienić jedynie PTTK (23%); władze lokalne uzyskały tylko 7% odpowiedzi.

W badaniu zapytano także o posiadanie i nakładanie kasku ochronnego na czas jazdy rowerem. Okazało się, że wśród poznańskich studentów kaski posiada tylko 10% biorących udział w badaniu – co ciekawe, panów jest w tym zbiorze ponad 100% więcej niż pań (!). Jeszcze mniejszy odsetek (6%) przyznaje się do jego nakładania – choć sporadycznie, przy czym ponownie przeważają tu mężczyźni. W Polsce nie obowiązuje nakaz chronienia głowy specjalnym nakryciem, mimo uchwalenia takiego przepisu dla narciarzy w wieku poniżej 16 lat oraz pozytywnych opinii zarówno naukowców, jak i rowerzystów, którzy dzięki kaskom przeżyli wypadki.

Na poruszoną także w ankiecie kwestię uczestnictwa w zagranicznych wyprawach jednośladem – jedynie 7% ankietowanych (zdecydowanie więcej panów) pochwalilo się udziałem w takiej imprezie; wśród destynacji rowerowych zdecydowanie przeważają Niemcy (najpewniej ze względu na niewielką odległość, zwłaszcza w stosunku do Poznania), ale studenci wymienili także: Włochy, Austrię, Irlandię, Holandię, Słowację, Czechy, Norwegię.

Jeśli zaś chodzi o państwa, które utożsamiane są przez respondentów z turystyką rowerową (asocjacje takie miało 55% studentów), to na pierwszej pozycji uplasowała się prawie jednogłośnie Holandia; pozostałe kraje miały bardzo niewielki, kilkuprocentowy udział w skojarzeniach: Dania, Niemcy, Belgia, Norwegia, Francja, Szwajcaria, Włochy. Z kolei wśród destynacji polskich z rowerami kojarzy określony region tylko 15% respondentów; na pierwszym miejscu znalazły się Mazury, później góry i obszary nadmorskie.

Podsumowanie

Przeprowadzone badania ankietowe wśród studentów poznańskich uczelni pozwoliły na sformułowanie następujących spostrzeżeń:

- rower jest sprzętem rekreacyjnym umożliwiającym studentom organizację najczęściej kilkugodzinnej wyprawy, na dystansie do 25 km;
- wypoczynek na dwóch kółkach utożsamiany jest głównie z miejscem stałego zamieszkania, co z kolei pokazuje, jak wiele działań należy jeszcze podjąć, by zachęcić młodzież akademicką do korzystania z tego ekologicznego pojazdu na terenie dużego miasta;
- za czynniki ograniczające częstsze korzystanie z roweru przez młodych ludzi należy uznać nadal niewystarczającą liczbę i jakość ścieżek rowerowych oraz związane z nimi kwestie bezpiecznego przemieszczania się;
- turystyka rowerowa stanowi wśród studentów formę turystyki niszowej;
- istnieje wyraźna potrzeba propagowania, za pomocą różnych środków, bezpiecznego poruszania się na jednośladzie, co zwiększy komfort jazdy wszystkich uczestników ruchu drogowego i pozwoli przełamać stereotyp rowerzysty jako intruza na drodze;
- za konieczne należy uznać podejmowanie różnych akcji promujących wypoczynek na dwóch kółkach w środowisku akademickim, szczególnie za pośrednictwem klubów i organizacji studenckich, sprzyjających swobodnemu przepływowi informacji wśród zainteresowanych.

Współczesne zdobycze techniki stwarzają, zwłaszcza młodym ludziom, wiele możliwości zagospodarowania czasu wolnego, niosąc jednak ze sobą ryzyko obniżenia kondycji fizycznej, jak również ograniczenie realnych kontaktów interpersonalnych. Tymczasem wypoczynek na rowerze, jako jednym z powszechnie dostępnych wynalazków ludzkości, pozwala zaspokoić wiele różnorodnych potrzeb. W. Gaworecki (2010), przedstawiając ich szerokie spektrum, zwraca szczególną uwagę na aspekty zdrowotne, estetyczne, społeczne, wychowawcze, czy wreszcie politechniczne – umożliwiające zdobycie praktycznych umiejętności obsługi sprzętu turystycznego. Wymienione wyżej funkcje ukazują, jak ważne jest propagowanie właściwych wzorców rekreacji wśród młodzieży akademickiej, by poprzez swoje zachowania mogli kształtować lepszą kondycję fizyczną oraz odpowiednio oddziaływać na postawy kolejnych pokoleń, co w kontekście ustawy o wydłużeniu aktywności zawodowej nabiera szczególnego znaczenia.

Bibliografia

- Faracik R., Kurek W., Mika M., Pitrus E., Ptaszycka-Jackowska D., 2008, *Rodzaje i formy turystyki*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, PWN, Warszawa.
- Gaworecki W.W., 2010, *Turystyka*, PWE, Warszawa.
- Kurek A., Szmítke R., 2003, *Turystyka aktywna i specjalistyczna*, [w:] T. Burzyński, M. Łabaj (red.), *Turystyka rekreacyjna oraz turystyka specjalistyczna*, Eureca, Warszawa.
- Morawska J., 2011, *Rowerzyści to wciąż indywidualiści*, „Wiadomości Turystyczne”, nr 6 z 31.03.
http://www.wielkopolska.travel/turystyka_rowerowa_1/; dostęp: 28.05.2012 r.
- http://gosciniac.pttk.pl/10_2003/index.php?co=02; dostęp: 26.05.2012 r.
- http://gosciniac.pttk.pl/10_2003/index.php?co=04; dostęp: 27.05.2012 r.
- <http://sjp.pwn.pl/szukaj/wyprawa>; dostęp: 10.07.2012 r.
- <http://regionwielkopolska.pl/turystyka/szlaki-turystyczne/szlaki-turystyczne/szlakirowerowe.html>.
- http://portal.suchylas.pl/portal.suchylas.pl/index.php?view=details&id=317%3Arajd-rowerowy-im-l-roszczyka&option=com_eventlist&Itemid=61; dostęp: 10.07.2012 r.

BIKE – AN ALTERNATIVE FORM OF RELAXATION FOR STUDENTS IN POZNAŃ

Abstract

Together with the progress of civilization a bicycle has become a common recreational equipment – not only a mean of transportation. At the moment bicycles have been present in almost each human-being life since early childhood. Now cyclists represent each social and professional group, they have different financial status, live in different parts of Poland.

The authors decided to research one of the bicycle tourism and recreation segment – students of universities. Poznań was chosen as one of the biggest academic centres in Poland.

REKREACJA ROWEROWA WŚRÓD STUDENTÓW SZKOŁY GŁÓWNEJ GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO

Wstęp

Jazda na rowerze jest jedną z najbardziej popularnych form rekreacji ruchowej w Polsce. Tezę tę potwierdza M. Kaszubski (1985) w swojej publikacji sprzed prawie 25 lat zatytułowanej *Rowerem po zdrowie*. Roweru używają osoby w każdym wieku w różnych celach. Jedni jeżdżą nim w celu poprawy własnej kondycji, inni uprawiając specjalistyczny trening sportowy, a jeszcze inni do poruszania się po mieście czy do turystycznych wypadów na łono natury (Grześkowiak 2010). Aktualność tego zjawiska podtrzymują K. Kiwior i K. Plamowski (2010) twierdząc, że:

[...] na początku XXI wieku wraz z rozwojem nowoczesnych technologii można zaobserwować bardzo ciekawe zjawisko – odrodzenie fenomenu roweru. Oprócz klasycznego wykorzystania go do różnych przejawów życia codziennego, pojawia się zataczający coraz większe kręgi i obejmujący coraz szersze warstwy społeczne, światowy trend spędzania czasu wolnego na rowerze – podróżowania po świecie, spędzania urlopu. Z jednej strony rower staje się ważnym składnikiem turystyki aktywnej, z drugiej strony zajmuje bardzo ważne miejsce w profilaktyce zdrowotnej.

Świadczą o tym rzesze rowerzystów pojawiające się wiosną na ścieżkach i szlakach rowerowych, świadome pozytywne efekty spędzania czasu wolnego na dwóch kółkach.

Cele i metodyka badań

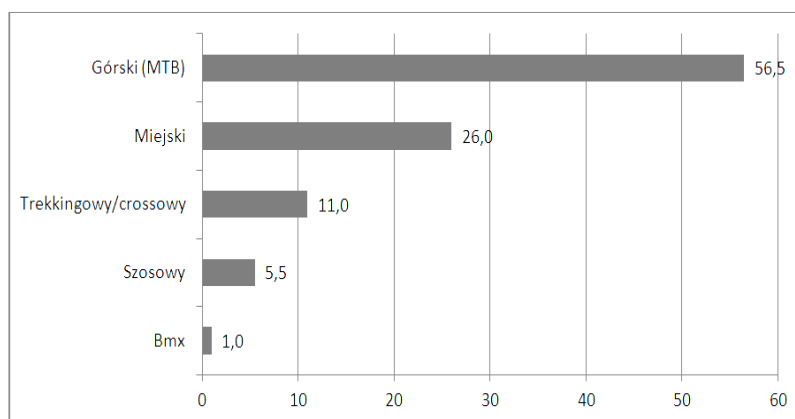
Jako że autor niniejszego opracowania sam jest fanem rekreacji rowerowej, a także nauczycielem akademickim i jednocześnie propagatorem tej formy aktywności ruchowej wśród swoich studentów, podjął próbę ukazania preferencji, zachowań

wań i świadomości dotyczących rekreacji rowerowej wśród młodzieży akademickiej¹.

Badania z wykorzystaniem techniki ankiety przeprowadzono w maju 2012 r. na grupie 200 studentów Międzywydziałowego Studium Turystyki i Rekreacji Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Połowę z nich stanowili uczestnicy studiów stacjonarnych, w związku z czym w części dotyczącej prezentacji wyników badań dokonano różnicowania na studentów dziennych i zaocznych².

Prezentacja wyników badań

Wśród badanych studentów (zarówno stacjonarnych, jak i niestacjonarnych) zdecydowanie więcej było kobiet – ok. 65%. Celowy dobór respondentów w postaci studentów SGGW przełożył się na niewielkie różnicowanie takich cech, jak wiek i stan cywilny badanych. Wśród studentów dziennych 88% miało nie więcej niż 24 lata, a 12% było między 25. a 30. rokiem życia. Odsetek osób do 24 lat w grupie studentów zaocznych wynosił 82%, a będących w wieku między 25 a 30 lat 15%. 3% badanych było w wieku 31–45 lat. Zdecydowana większość to panny i kawalerowie (96% wśród studentów dziennych oraz 90% wśród zaocznych). Pochodzenie wiejskie deklarowało 28% studentów dziennych i 52% zaocznych.



Rysunek 1. Typy rowerów posiadane przez respondentów (%)

Źródło: badania własne

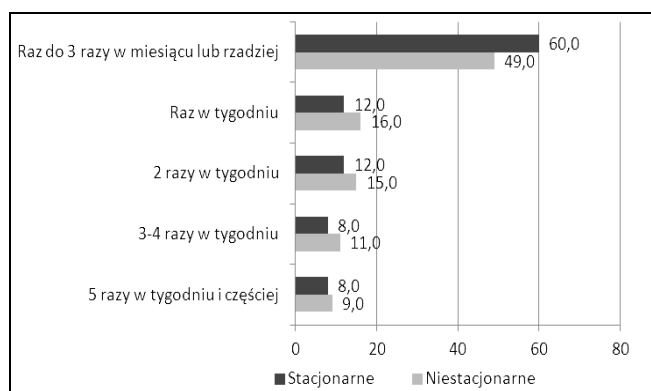
¹ Badania dotyczyły okresu, kiedy warunki pogodowe sprzyjają tej formie rekreacji ruchowej, czyli od maja do października.

² Opisując cechy badanej populacji, w przypadkach, w których nie stwierdzono istotnych różnic między studentami studiów stacjonarnych i niestacjonarnych, nie dokonywano tego typu podziału.

Pierwsze z pytań postawionych ankietowanym dotyczyło posiadania roweru i jego typu. Posiadanie roweru deklarowało 94% respondentów, a ich typy zaprezentowano na rys. 1. Najczęściej wymienianymi były rower górski (MTB) i miejski.

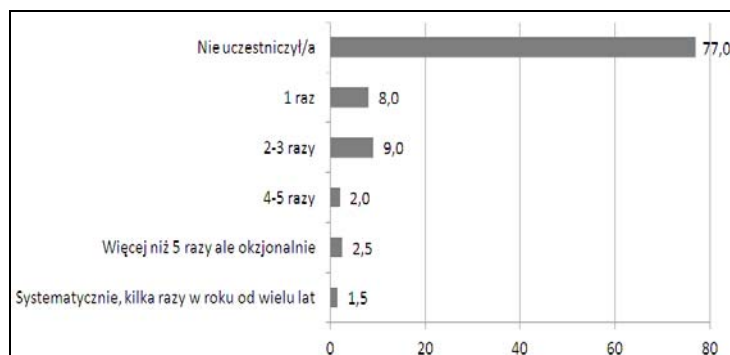
Następnie studenci obu rodzajów studiów zostali zapytani, jak często jeżdżą rowerem, na jakie dystanse i na jakim terenie. Ze struktury wypowiedzi wynika, że częściej na rower wsiadają studenci studiów niestacjonarnych (rys. 2). 51% z nich na tego typu aktywność decyduje się przynajmniej raz w tygodniu. W przypadku studentów dziennych odsetek ten wynosi 40%.

Warto przy tej okazji zwrócić uwagę na fakt, że 23% badanych uczestniczyło w wyprawie rowerowej trwającej dłużej niż jeden dzień. Wyniki uzyskane w badaniach na ten temat zamieszczono na rys. 3.



Rysunek 2. Częstotliwość jazdy respondentów na rowerze według rodzaju studiów (%)

Źródło: badania własne

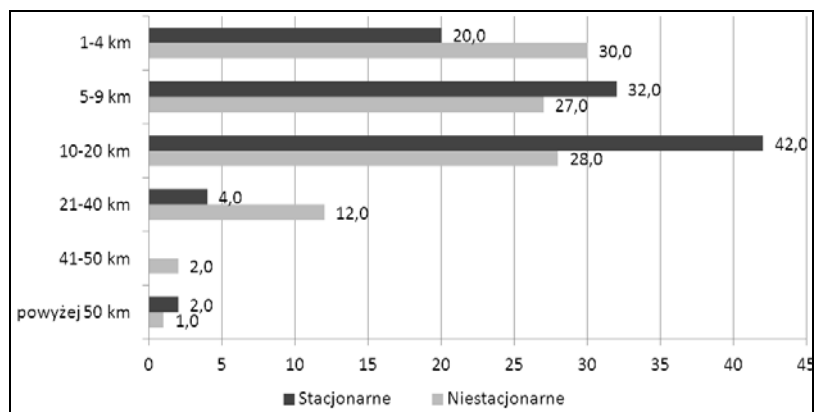


Rysunek 3. Częstotliwość uczestnictwa respondentów w wyprawach rowerowych trwających dłużej niż jeden dzień (%)

Źródło: badania własne

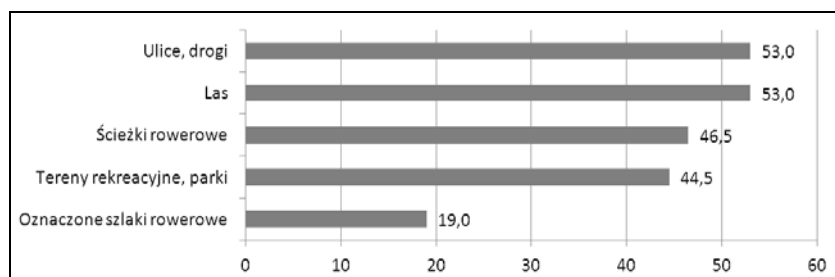
Na rys. 4 zaprezentowano dystanse, jakie średnio pokonują badani podczas jednorazowej przejażdżki. Studenci dzienni preferują raczej niezbyt długie wycieczki, podczas gdy aż 15% studentów zaocznych wskazywało na przynajmniej 20-kilometrowe wyprawy.

Respondenci zapytani zostali też o teren, po jakim najczęściej i najchętniej jeżdżą rowerem. Szczegółowe dane zebrane na ten temat przedstawiono na rys. 5. Najczęściej wskazywane były ulice, drogi oraz las. Jednak należy zaznaczyć, że mogą one pokrywać się z pozostałymi, rzadziej wskazywanymi odpowiedziami, np. las z terenami rekreacyjnymi i parkami.



Rysunek 4. Średnio pokonywane przez badanych dystanse podczas jednorazowej przejażdżki w km (%)

Źródło: badania własne



Rysunek 5. Teren, po jakim najczęściej i najchętniej respondenci jeżdżą rowerem (%)

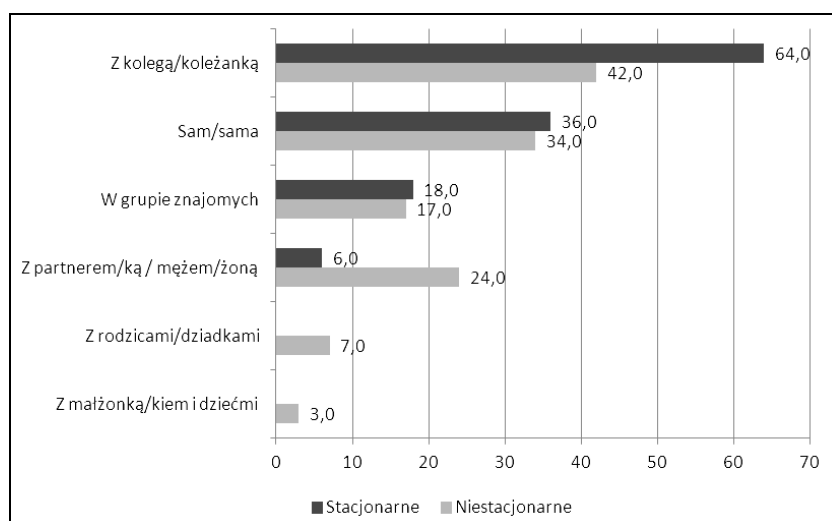
(badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

Dość zróżnicowane jest również towarzystwo, w jakim badani preferują jazdę na rowerze. Uzyskane odpowiedzi zaprezentowano na rys. 6. Wśród studentów zaocznych zdecydowanie częściej wskazywano na podróże rowerowe z rodziną. Ma

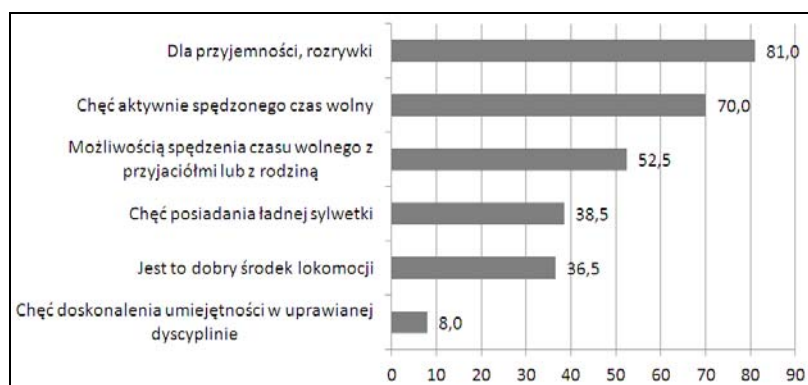
to najprawdopodobniej związek z faktem, iż studenci studiów stacjonarnych, mieszkając najczęściej w akademikach i wynajętych stancjach, nie mają takiej możliwości.

Kolejna grupa pytań dotyczyła źródeł inspiracji, motywów oraz korzyści wynikających z uprawiania tej formy rekreacji ruchowej. Najczęściej wymienianymi



Rysunek 6. Towarzystwo, w jakim respondenci uprawiają rekreację rowerową (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

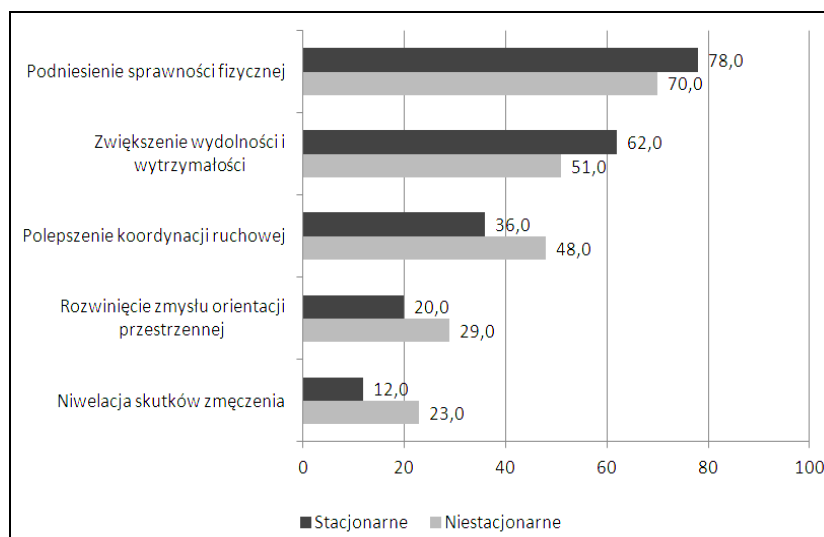


Rysunek 7. Motywy skłaniające respondentów do rekreacji rowerowej (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

źródłami inspiracji do podjęcia jazdy na rowerze wśród badanych była rodzina (60,5% wskazań), znajomi (39,5%) oraz partner/partnerka (10%). Media, takie jak telewizja, radio i Internet wskazało w sumie 8,5% badanych. Motywy, jakimi kierowali się badani studenci przy wyborze tej formy aktywności przedstawia rys. 7.

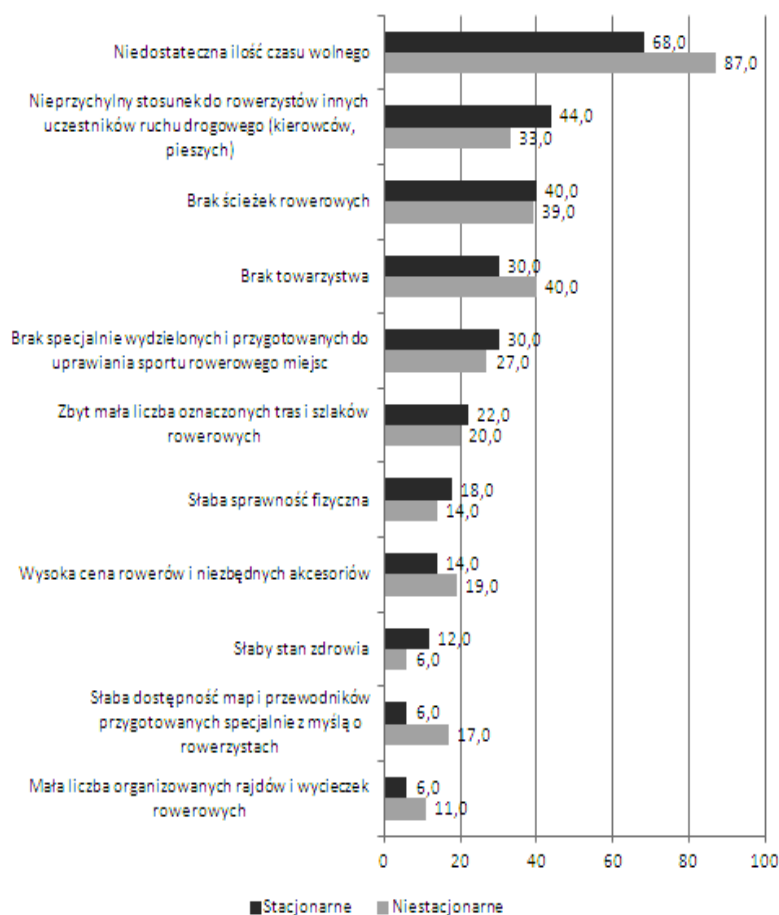
Odpowiadając na pierwsze z pytań dotyczących skutków jazdy na rowerze, wszyscy badani twierdzili, że wpływa ona pozytywnie na zdrowie i samopoczucie. Szczegółowy rozkład poglądów na ten temat zaprezentowano na rys. 8. Należy zwrócić uwagę, że studenci zaoczni znacznie częściej dostrzegali możliwość usunięcia skutków zmęczenia dzięki jeździe na rowerze. Może być to związane z wykonywaniem pracy zawodowej i niwelowaniem jej skutków w postaci zmęczenia dzięki aktywności ruchowej.



Rysunek 8. Korzyści dotyczące stanu zdrowia wynikające z uprawiania rekreacji rowerowej (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

Tylko jeden z dwustu badanych stwierdził, że uprawianie rekreacji rowerowej nie wpływa pozytywnie na samopoczucie. Pozostałe 99,5%, uszczegółowiając tę kwestię, wskazywało na następujące korzyści: działanie relaksacyjne (86,5% respondentów), pozytywne nastawienie, optymizm (58,5%), poczucie swobody, niezależności (56,5%), usuwanie skutków znużenia (28%). Tę ostatnią korzyść zdecydowanie częściej podkreślali studenci studiów niestacjonarnych, co ponownie można tłumaczyć wykonywaniem przez część z nich pracy zawodowej i wynikającego z tego faktu zmęczenia.



Rysunek 9. Bariery uniemożliwiające badanym częstsze uprawianie rekreacji rowerowej (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

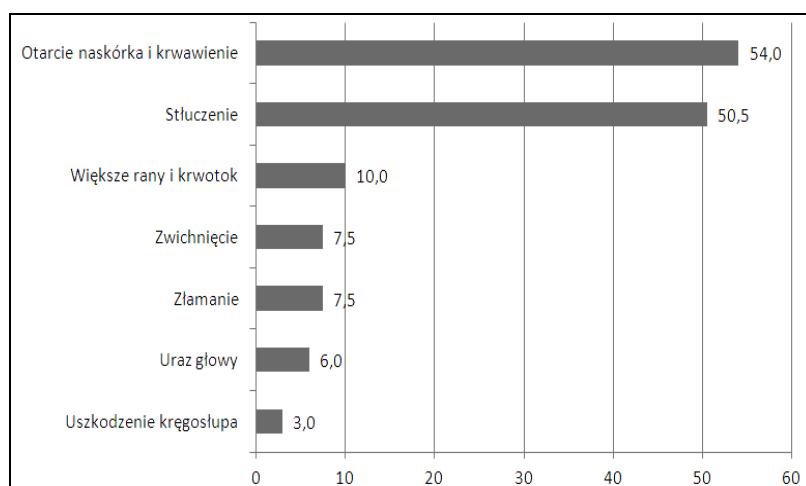
Źródło: badania własne

Doceniając pozytywne skutki rekreacji rowerowej 97,5% badanych stwierdziło, że należy promować tę formę rekreacji jako przyczyniającą się do poprawy stanu zdrowia. Poproszeni o ocenę atrakcyjności rekreacji rowerowej jako jednej z form aktywnego wypoczynku ocenili ją średnio na 7,5 (w skali 10-stopniowej).

Respondenci, świadomi pozytywnych skutków uprawiania rekreacji rowerowej, w zdecydowanej większości (88%) twierdzili, że chcieliby więcej czasu poświęcać na jazdę jednośladem. Szczegółowy rozkład odpowiedzi na temat barier uniemożliwiających im częstsze uprawianie tej formy rekreacji zaprezentowano na rys. 9.

Studenci zaoczeni zdecydowanie częściej wskazywali niedostateczną ilość czasu wolnego oraz brak towarzystwa. Obie te kwestie można tłumaczyć specyfiką studiów niestacjonarnych.

Poza efektami zdrowotnymi, jakie niesie z sobą rekreacja rowerowa może być ona także źródłem różnego rodzaju urazów, jak wiele innych rodzajów aktywności fizycznych. W badaniach poruszono również to istotne zagadnienie i uzyskano informację, że 63% respondentów doznało urazów podczas jazdy na rowerze. W zdecydowanej większości nie były to poważne urazy. Warto jednak wspomnieć o tym, aby mieć świadomość pewnego ryzyka związanego z uprawianiem kolarstwa rekreacyjnego. Na rys. 10 zaprezentowano rodzaje i częstotliwość urazów.



Rysunek 10. Rodzaje urazów doznanych przez respondentów podczas jazdy na rowerze (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

Zaledwie 18,5% badanych, celem uchronienia się przed urazami podczas jazdy na rowerze, stosuje jakiegokolwiek zabezpieczenia. Najczęściej jest to kask oraz ochraniacze na łokcie i kolana. Co ciekawe, mimo tak licznej grupy badanych, którzy doznali urazu, przed konsekwencjami kolejnego zabezpiecza się zaledwie 19,8% z nich. Spośród tych, którym udało się do tej pory uniknąć jakichkolwiek urazów 83,8% wierzy w dobrą passę i nie stosuje żadnych zabezpieczeń. Warto jednak dodać, że 56% badanych posiada światła odbłaskowe na swoich rowerach, a 11% respondentów przed jazdą odbywa krótką rozgrzewkę.

Respondenci zapytani o przyczyny powodujące powstawanie urazów, najczęściej wymieniali lekkomyślność i nieprzestrzeganie przepisów. Rozkład odpowiedzi na ten temat ukazuje rys. 11.



Rysunek 11. Przyczyny powodujące występowanie urazów u rowerzystów w opinii badanych (%) (badani mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź)

Źródło: badania własne

Znaczna większość badanych stwierdziła, że winą za spowodowanie zdarzeń, w których cykliści doznają urazów i obrażeń obarczeni są oni sami. Akcentowali również wpływ osób trzecich na możliwość powstania groźnych sytuacji.

Podsumowanie

Jazda na rowerze – jak wspomniano na początku opracowania – to jedna z najbardziej popularnych form aktywności ruchowej wśród młodzieży akademickiej, co potwierdziły badania przeprowadzone w maju 2012 r. na próbie studentów ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Świadczyć o tym może fakt, że 94% respondentów posiadało rower, a prawie połowa z nich (45,5%) przynajmniej raz w tygodniu decydowała się przejażdżkę jednośladem.

Dłuższe wyprawy rowerowe nie cieszą się zainteresowaniem studentów – zaledwie 4% z nich uczestniczyła w pięciu i więcej kilkudniowych imprezach rowerowych. Badani preferują niezbyt długie przejażdżki, najczęściej na dystansie do 20 km. Należy tu jednak nadmienić, że reprezentanci studiów niestacjonarnych znacznie częściej decydowali się na dłuższe wycieczki.

Rekreacja rowerowa dla znacznej części respondentów była okazją do spotkań i spędzania czasu w grupie. Tylko 1/3 badanych bowiem deklarowała, że nie potrzebuje towarzystwa podczas przejażdżki.

Rekreacja rowerowa postrzegana jest przez studentów przez pryzmat zdrowia, a także traktowana jako sposób poprawiający samopoczucie. Jednak zasadniczą większość badanych jako motyw podjęcia tej formy aktywności deklaruje okazję do przyjemności i rozrywki. Dość charakterystyczna jest tu opinia studentów zaocznych. Jako osoby najczęściej aktywne zawodowo, a tym samym nie mające takiej ilości wolnego czasu jak studenci dzienni, szczególnie podkreślają znaczenie tej formy rekreacji ruchowej jako metody na usunięcie skutków zmęczenia i znużenia.

Prawie 90% badanych deklarowało chęć częstszego uczestnictwa w omawianej formie rekreacji ruchowej, ale najczęściej wymienianą barierą (szczególnie wśród studentów zaocznych) był brak czasu wolnego.

Jak potwierdzają wyniki przeprowadzonych badań, jazda na rowerze jest dość urazową formą rekreacji. Najczęściej są to jednak niezbyt groźne urazy – tylko otarcia i stłuczenia. Niezbyt popularna jest jednak profilaktyka w postaci zabezpieczeń, np. kasków czy ochraniaczy. Odsetek je stosujących, nawet w grupie wcześniej poszkodowanych, nie przekracza 20%. Powodem urazów w opinii badanych jest najczęściej lekkomyślność rowerzystów.

Bibliografia

- Grześkowiak R., 2010, *Edukacja regionalna – turystyka rowerowa w regionie pilskim (materiały pomocnicze dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego)*, Centrum Doskonalenia Nauczycieli Publiczna Biblioteka Pedagogiczna w Pile, Piła.
- Kaszubski M., 1985, *Rowerem po zdrowie*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa.
- Kiwior K., Plamowski K., 2010, *Chcemy mieć szlaki rowerowe – jak to zrobić?*, Wydawnictwo Arete, Krosno–Ustrzyki Dolne.

RECREATIONAL CYCLING OF WARSAW UNIVERSITY OF LIFE SCIENCES STUDENTS

Abstract

The purpose of this paper was to show preferences, behaviors and awareness of recreational cycling among students. The study was conducted in May 2012, among 200 students of the Interfaculty Studies of Tourism and Recreation of University of Life Sciences (SGGW) in Warsaw. Cycling is one of the most popular forms of physical activity among students. This may be proved by the fact that 94% of respondents had a bike and almost half of them at least once a week, ride a bike. Multi-day tours are not popular among the respondents. Recreational cycling is perceived through the prism of health, and to be treated as a means of improving mood. However, most respondents as a motive this activity declare the opportunity the pleasure and entertainment. Almost 90% of respondents would like to ride a bicycle more often. The main barrier is the lack of free time. During cycling the respondents often suffer injuries. Most are only abrasions and bruises. Their reason, according to respondents, is the most reckless cyclists.

Rozdział 5.
TURYSTYKA ROWEROWA W PRAKTYCE

Małgorzata SKULIMOWSKA-RZEŹWICKA

Joanna WŁAD

Instytut Stosunków Międzynarodowych

PWST-E w Jarosławiu

ROLA FUNDUSZY UNIJNYCH W ROZWOJU SZLAKÓW ROWEROWYCH W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM

Wstęp

Turystyka rowerowa jest jedną z pierwszych form turystyki kwalifikowanej (Kurek 2008, s. 259). Jej początki na świecie sięgają końca XVIII w., natomiast w Polsce za datę początkową można przyjąć rok 1886 (Kurek 2008, s. 259–261). Należy do jednej z popularniejszych form w ostatnich latach i nadal rozwija się bardzo prężnie. Świadczą o tym zarówno nowo powstające szlaki rowerowe, jak i rozwój tzw. biznesu i usług związanych z artykułami rowerowymi (m.in. wypożyczalnie rowerów, sklepy rowerowe).

Jednym z głównych czynników powracającej od 90. lat XX w. mody na turystykę rowerową jest wprowadzenie na rynek rowerów górskich. Ten typ roweru umożliwił pokonywanie tras o różnym stopniu trudności i udostępnił atrakcyjne regiony górskie dla tej formy. Wzrost popularności turystyki rowerowej przyczynia się także do rozwoju turystyki rodzinnej i krajoznawczej. Ważnym czynnikiem jest także aspekt profilaktyczny, bowiem turystyka rowerowa coraz częściej jest zalecana przez lekarzy, jako profilaktyka przeciwwzawałowa i poprawiająca ogólną kondycję fizyczną (Pieniążek, Henzel 2010, s. 5).

Popularność tej formy turystyki kwalifikowanej związana jest także z jej dostępnością, bowiem do uprawiania wystarczy tylko podstawowy sprzęt, tzn. rower i sakwy bagażowe lub przyczepki. Jednakże ważnym czynnikiem przyczyniającym się bezpośrednio do rozwoju tej formy jest infrastruktura – szlaki rowerowe. Na obszarze Polski istniejąca sieć szlaków rowerowych jest bardzo zróżnicowana pod względem gęstości i ich stanu technicznego. Gęstą siecią otoczone są przede

wszystkim duże miasta (m.in. Kraków, Warszawa, Trójmiasto) i regiony atrakcyjne turystycznie (m.in. Wyżyna Krakowsko-Częstochowska, ziemia kłodzka, Wybrzeże Bałtyckie). Szlaki rowerowe łączą ze sobą zarówno atrakcyjne tereny, jak i większe miasta tworząc lokalną sieć umożliwiającą nie tylko uprawianie turystyki rowerowej, ale także coraz częściej wykorzystywaną do dojazdów do pracy i szkoły.

W ostatnich latach w Polsce zaobserwować można korzystne zmiany w rozwoju turystyki rowerowej i związanej z nią infrastruktury. Zaczęły powstawać rozmaite stowarzyszenia i organizacje zajmujące się pozyskiwaniem funduszy na realizację projektów dotyczących szlaków oraz ponoszące odpowiedzialność za ich utrzymanie. Do tej pory fundusze pozyskiwano głównie od jednostek samorządu terytorialnego, ale wśród inwestorów także znaleźli się prywatni przedsiębiorcy (Sepioło, Skulimowska-Rzeźwiecka, Lorenc-Żemeka 2004, s. 23–28).

Długość dostępnych szlaków rowerowych na obszarze Polski stale wzrasta. Według danych z 2000 r., było wówczas 4897 km, natomiast już w 2005 r. liczba ta uległa zwiększeniu aż o 240,5% i wynosiła 11 780 km (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 2008, s. 223).

Nie tylko liczba i długość tras rowerowych jest ważna z punktu widzenia turysty uprawiającego tę formę turystyki aktywnej. Rozwój turystyki rowerowej zależy także od kilku ważnych elementów (Gołębowski 2002, s. 388):

- zapewnienia różnych stopni trudności szlaków, co pozwoli zaspokoić potrzeby szerokiej rzeszy turystów;
- czytelnego oznakowania szlaku na początku i na całej jego długości z zapewnieniem regularnych inspekcji i konserwacji oznakowań (złe oznakowanie szlaków jest częstym powodem skarg turystów);
- szlaki powinny być tak zaprojektowane, by przechodziły przez miejscowości i miejsca interesujące, bowiem turyści domagają się tego, a w dodatku zwiększa to korzyści finansowe dla regionu i wspomaga proces zarządzania ruchem turystycznym.

Jakość usług turystycznych związanych z turystyką rowerową zależy od odpowiednich działań, które uwzględnią powyższe elementy. Działania takie podejmowane są zarówno przez krajowe organizacje (PTTK), jak i lokalne stowarzyszenia, a przede wszystkim samorządy, które współdziałając ze stowarzyszeniami pozyskują środki na rozbudowę infrastruktury szlaków turystycznych.

Turystyka rowerowa w województwie podkarpackim

Na obszarze województwa podkarpackiego zauważalny jest w ostatnich latach także wzrost popularności i rozwój tej formy turystyki kwalifikowanej. Przykładem

może być Rzeszów, który jako miasto wojewódzkie i tzw. miasto innowacji postawił na rozwój ścieżek rowerowych w mieście. Aktualna długość ścieżek rowerowych to około 90 km. Warto podkreślić, że trwają właśnie prace przy budowie ścieżek wzdłuż całej linii brzegowej Wisłoka, tzw. bulwarów. Za sprawą tej inwestycji miejskie trasy rowerowe połączą część północną i południową miasta. Dotychczas taka ciągła trasa rowerowa łączyła tylko część wschodnią i zachodnią Rzeszowa, biegnąc wzdłuż obwodnicy południowej.

Dzięki wielu akcjom, takim jak: „Rzeszów na Rower”, „Święto Cykliczne Rzeszów”, „Rzeszowska Masa Krytyczna”, propaguje się tę formę turystyki. Rzeszów jest także jednym z pierwszych miast w Polsce, w którym w 2010 r. utworzono system roweru miejskiego. Na terenie miasta powstało 20 stacji, tzw. Roweres, na których za pomocą specjalnych kart można wypożyczyć rower miejski (www.roweres.pl).

Województwo podkarpackie stawia na rozwój turystyki z uwagi na bogactwo walorów naturalnych (m.in. Bieszczady, Beskid Niski, Pogórze Przemysko-Dynowskie, Roztocze) i walorów kulturowych (m.in. zamki, pałace i dwory, a także drewniane cerkwie i kościoły).

Ze względu na położenie geograficzne Podkarpacie ma zróżnicowane cechy środowiska przyrodniczego, które sprzyjają różnym formom działalności człowieka. Efektem tego zróżnicowania są typy krajobrazu od nizinnego po niskogórski oraz przestrzenny układ przydatności rolniczej gleb i kompleksów leśnych. Znajdujące się na tym obszarze zasoby naturalne stanowią zatem istotny walor z uwagi na turystykę rowerową. Jest to poza rzeźbą terenu lesistość tego obszaru (36,3% powierzchni województwa) (Wład 2006, s. 20), mało przekształcone przez człowieka środowisko i bogaty świat zwierzęcy (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 2008, s. 330).

Istniejące i projektowane szlaki rowerowe będą przez obszary i miejscowości atrakcyjne turystycznie, tak aby uprawiając turystykę rowerową można było podziwiać bogactwo podkarpackiej przyrody i poznawać wielokulturowość tego regionu. Do najciekawszych szlaków należą zaprezentowane w tab. 1.

Jednym z produktów tej formy turystyki kwalifikowanej są cykliczne imprezy organizowane na Podkarpaciu. Są to m.in.¹:

- Międzynarodowy Rajd Rowerowy „Śladami Przygód Dobrego Wojaka Szwejka”,
- Otwarty Rajd Rowerowy wokół Ustrzyk Dolnych,
- Maratony Rowerowe Cyklokarpaty,
- Supermaraton *Velo Carpathica*,
- Akademicki Rajd Szlakiem Kurierów Beskidu Niskiego.

¹ Opracowano na podstawie: A. Pieniżek, M. Hendzel (2010).

Tabela 1. Ważniejsze trasy rowerowe województwa podkarpackiego

Szlak rowerowy	Trasa	Długość (km)
[1]	[2]	[3]
Szlaki o znaczeniu międzynarodowym		
Greenway Karpaty Wschodnie – trasa rowerowa (R-61)	granica państwa – Krościenko – Brzegi Dolne – Łodyna – Wańkowa – Olszanica – Bezmiechowa – Lesko – Bóbrka – Solina – Wołkowyja – Bukowiec – Dożyca – Cisna – Roztoki Górne – granica państwa	95 po stronie polskiej
Transgraniczny Szlak Rowerowy "Beskidzkie Muzea"	Krosno – Odrzykoń – Żarnowiec – Kopytowa – Bobrka – Dukla – Olchowiec – Zyndranowa – przekroczenie granicy w Barwinku – Świdnik – Medzilaborce – turystyczne przejście graniczne Jaślika – Czeremcha – Rymanów – Miejsce Piastowe – Krościenko – Wyżne – Krosno	321 (250 po stronie polskiej)
Międzynarodowy Szlak Rowerowy „Śladami Przygód Dobrego Wojaka Szwejka” (R-63)	Przełęcz Radoszyckiej – Sanok – Krościenko	400 (180 po stronie polskiej)
Rowerowa Trasa Transkarpacka	Przejście graniczne Vysni Komarnik – Barwinek – Tylawa – Wisłok Wielki – Komańcza – Radoszyce – Smolnik – Wola Mnichowa – Maniów – Majdan – Roztoki Górne – granica państwa	80 po stronie polskiej
Szlaki o znaczeniu krajowym		
Rowerem po Szlaku Ikon	Sanok – Międzybrodzie – Liszna – Tyrawa Solna – Mrzygłód – Hłomcza – Łodzina – Witryłów – Ulucz – Dobra Szlachecka – Kreców – Siemuszowa – Hołuczów – Wujskie – Sanok	70
Szlak Wybranych Cerkwi	Krempna – Kotań – Świątkowa Wielka – Świątkowa Mała – Krempna	16
Szlak Rowerowy „Dawne Wsie łemkowskie”	Krempna – Żydowskie – Ciechania – Grab – Rostajne – Świątkowa Mała – Kotań – Krempna	30
Rowerowy Szlak Między Zdrojami	Rymanów – Rymanów Zdrój – Królik Polski – Bałucianka -Przymiarki – Turkówka – Iwonicz Zdrój – Klimkówka – Pustki – Rymanów	24
Rowerowy Szlak Etnograficzny	Rymanów – Rymanów Zdrój – Deszno – Królik Polski – Wisłoczek – Rudawka – Pastwiska – Sieniawa – Bartoszów – Rymanów	31
Rowerowy Szlak Doliną Wisłoka	Rymanów – Nowa Wieś – Zmysłówka – Ladin – Wróblak Królewski – Wróblak Szlachecki – Milcza – Bzianka – Poręby – Besko – Mymoń – Sieniawa – Bartoszów – Rymanów	35
Rowerowy Szlak „Góry Słonne”	Lesko – Łukawica – Załuż – Tyrawa Wołoska – Rakowa – Paszowa – Wańkowa – Olszanica – Uherce Mineralne – Glinne – Lesko	51,6
Szlak im. św. Brata Alberta	Horyniec Zdrój – Werchrata – Narol	45,8

[1]	[2]	[3]
Rowerowy Szlak Garncarski	Medynia Głogowska – Medynia Łańcucka – Pogwizdów – Zalesie – Medynia Głogowska	45
Trasa Rowerowa po Fortach Twierdzy Przemyśl – cz. Północna	Przemyśl – Kuńkowce – Fort Łętownia – Fort Brunner – Fort Orzechowce – Fort Duńkowiczki – Żurawica – Fort Bolestraszyce – Arboretum Bolestraszyce – Przemyśl	32,2
Trasa Rowerowa po Fortach Twierdzy Przemyśl – cz. Południowa	Przemyśl – Dybawka – Fort Prałkowce – Góra Wapielnica – Fort Helicha – Fort Grochowce – Fort Optyń – Łuczycze – Fort Siedliska – Fort Borek – Przemyśl	49,2
Szlak Rowerowy „Szlakiem Nadszańskich Umocnień”	Solina – Myczkowce – Lesko – Sanok – Ulucz – Dynów – Krasiczyn – Przemyśl – Medyka – Stubno – Radymno – Jarosław – Sieniawa – Oleszyce – Cieszanów – Podemszczyzna – Nowe Brusno – Wola Wielka	325
Szlak Rowerowy „Nieistniejące Wsie”	Leszczawa Dolna – Leszczawa Górna – Trzcianiec – Grąziowa – Łomna – Trójca – Bircza – Leszczawa Dolna	45
Szlak Rowerowy „Cerkwie Pogórza Przemyskiego”	Leszczawa Dolna – Malawa – Lipa – Brzeżawa – Jawornik Ruski – Żohatyń – Piątkowa – Bircza – Leszczawa Dolna	70

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PROT z 2008 r.

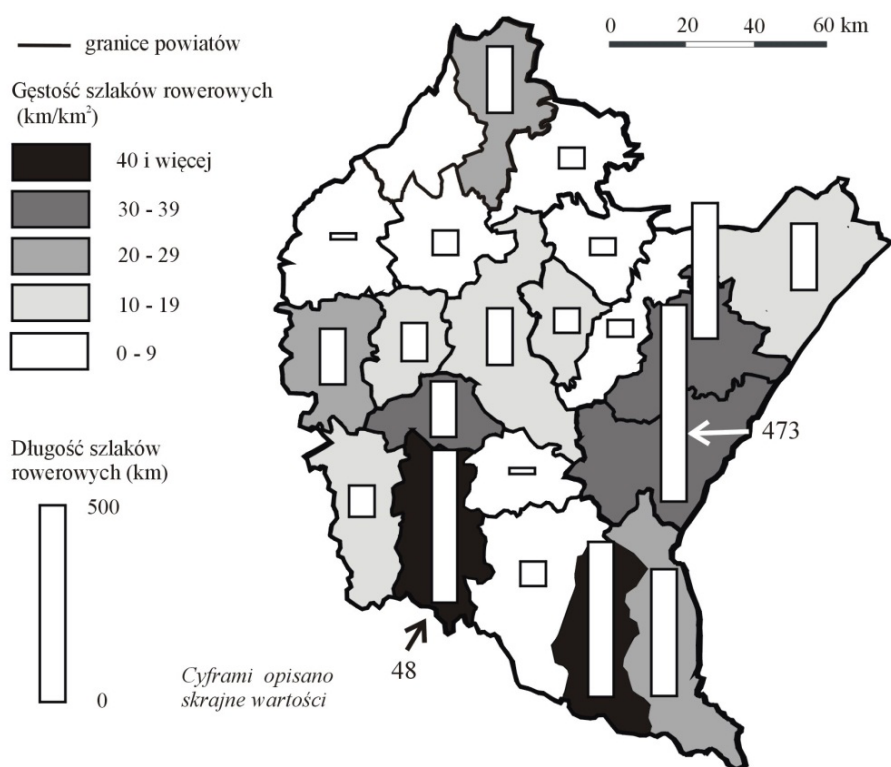
Liczne stowarzyszenia i organizacje pozarządowe funkcjonujące w Podkarpaciu działają na rzecz promocji i rozwoju turystyki rowerowej, m.in. poprzez organizację i aktywne uczestnictwo w imprezach, wydawnictwo materiałów promujących turystykę rowerową na Podkarpaciu (m.in. foldery, przewodniki itp.), a także wytyczanie nowych szlaków rowerowych i obecność w mediach (programy informacyjne w TV, audycje radiowe, artykuły prasowe). Są to takie organizacje, jak:

- Bieszczadzkie Towarzystwo Cyklistów,
- Przeworskie Koło Turystyki Rowerowej „Leliwa”,
- Katolicki Klub Sportowy „Alpin” im. Jana Pawła II,
- Stowarzyszenie Rowery.Rzeszow.pl (organizator Rzeszowskiej Masy Krytycznej).

Cele działalności tych organizacji i stowarzyszeń są ściśle ustalone przez ich statuty, ale wspólnym i głównym celem jest idea propagowania formy turystyki aktywnej, która jest ekologiczna i zdrowa, czyli właśnie turystyki rowerowej. Ważnym czynnikiem ich działalności jest także integracja i rozwój współpracy między różnymi gestorami turystyki, sportu, rekreacji i kultury z kraju oraz z poza jego granic. Kolejnym jest funkcja wychowawcza, poprzez prowadzenie w różnych środowiskach, a głównie wśród młodzieży, działalności sportowej, turystycznej i wychowawczej.

Analiza tras rowerowych w województwie podkarpackim

Podobnie jak w pozostałych województwach Polski tak i na obszarze województwa podkarpackiego liczba i długość szlaków rowerowych stale wzrasta. Rysunek 1 prezentuje zestawienie długości i gęstości na 100 km² turystycznych szlaków rowerowych w 2008 r.



Rys. 1. Turystyczne szlaki rowerowe w województwie podkarpackim (w 2008 r.)

Źródło: PROT, BDL GUS, opracowanie własne

Dokonując analizy przedstawionego zestawienia można zauważyć, że najwięcej kilometrów szlaków rowerowych znajduje się na terenie powiatu przemyskiego. Jedynym powiatem, w którym według inwentaryzacji opracowanej przez PROT w 2008 r. nie miał oznakowanych szlaków rowerowych, jest powiat tarnobrzewski. Najmniejszą długość tras rowerowych odnotowuje się w powiecie brzozowskim (6 km) i mieleckim (9 km).

Tabela 2. Szlaki rowerowe, turyści oraz miejsca noclegowe w powiatach województwa podkarpackiego (w 2010 r.)*

Powiat	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności	Szlaki rowerowe		Korzystający z noclegów*	Miejsca noclegowe*	Wskaźnik Deferta*	Wskaźnik Chavrata*
			km	km/km ²				
Bieszczadzki	1 139	21 990	328	29	37 303	2 027	33	18
Brzozowski	539	65 274	6	1	4 316	359	8	7
Dębicki	777	133 517	157	20	27 698	809	36	10
Jarosławski	1 029	121 433	356	35	16 686	660	16	6
Jasielski	831	114 628	83	10	9 705	780	12	9
Kolbuszowski	774	61 594	60	8	1 871	111	2	1
Krośnieński	926	111 194	448	48	62 834	2 401	68	26
Leski	835	26 658	391	47	122 510	5 525	147	66
Leżajski	584	68 985	34	6	9 753	295	17	5
Lubaczowski	1 308	56 681	173	13	8 689	653	7	5
Łańcucki	452	78 656	60	13	20 557	311	45	7
Mielecki	880	134 045	9	1	19 865	641	23	7
Niżański	786	66 909	47	6	12 441	257	16	3
Przemyski	1 211	71 244	473	39	60 593	1 446	50	12
Przeworski	697	78 655	31	4	6 346	435	9	6
Ropczycko – sędziszowski	548	72 008	103	19	25 337	585	46	11
Rzeszowski	1 157	161 104	152	13	164 197	2 747	142	24
Sanocki	1 224	94 905	60	5	32 064	1 097	26	9
Stalowowolski	832	107 470	172	21	20 891	568	25	7
Strzyżowski	504	61 897	152	30	5 636	295	11	6
Tarnobrzeski	521	53 517	0	0	27 708	478	53	9

* Informacje o ruchu i zagospodarowaniu turystycznym dotyczą powiatu ziemskiego i grodzkiego. Korzystający z noclegów, miejsca noclegowe – dotyczy obiektów zbiorowego zakwaterowania. Wskaźnik Deferta (funkcji turystycznej) – liczba osób korzystających z noclegów na km² powierzchni. Wskaźnik Chavrata (nasylenia bazą turystyczną) – liczba miejsc noclegowych na km² powierzchni (w tym przypadku na 10 km²).

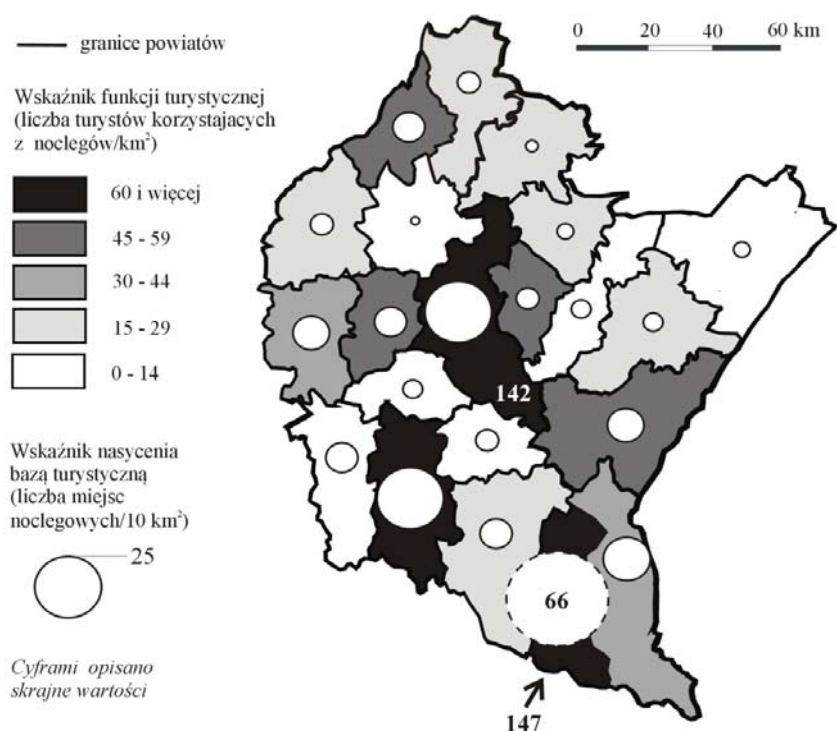
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, PROT, 2010; obliczenia własne

Najbardziej wymiernym wyznacznikiem nasycenia szlakami rowerowymi poszczególnych powiatów jest wskaźnik gęstości na 100 km². Uwzględniając powierzchnię powiatów w województwie podkarpackim można stwierdzić, że wynik zagęszczenia uległ znacznym zmianom. Najzasobniejszym okazał się powiat krośnieński (48 km na 100 km²) i powiat leski (47 km na 100 km²). Wśród powiatów

o najmniejszej gęstości szlaków (pomijając powiat tarnobrzeski) znajdują się powiaty brzozowski i mielecki (1 km na 100 km²).

Jak wynika z tab. 2, najwięcej turystycznych szlaków rowerowych znajduje się w powiatach południowo-wschodniej części województwa podkarpackiego, natomiast najmniej w powiatach położonych na jego północy. Jest to związane z atrakcyjnością turystyczną tych rejonów, bowiem w granicach powiatów południowych znajdują się pasma Bieszczadów i Beskidu Niskiego. Natomiast obszar wschodni – przygraniczny, jest atrakcyjny dla turystów z uwagi na bogactwo cech świadczących o wielokulturowości tego obszaru. Region północny jest słabiej zagospodarowany na potrzeby turystyki rowerowej, warto jednakże tam eksponować i promować turystykę rowerową poprzez istniejące na tym obszarze walory naturalne, jakimi są Puszcza Sandomierska, Lasy Janowskie i Sieniawskie czy też Puszcza Solska.

Aby jednoznacznie stwierdzić, czy istnienie infrastruktury turystycznej ma istotny związek z ruchem turystycznym przeanalizowano wskaźnik funkcji turystycznej powiatów (rys. 2).



Rys. 2. Wskaźnik funkcji turystycznej i nasycenia bazą noclegową w województwie podkarpackim (w 2010 r.)

Źródło: PROT, BDL GUS, opracowanie własne

Dzięki zastosowaniu wskaźnika funkcji turystycznej Deferta można stwierdzić, że jedynie powiat leski odznacza się funkcją turystyczną, ponieważ wymieniony wskaźnik wynosi tu 14,7, co lokuje go w grupie regionów i miast – ośrodków kulturalnych, lub regionów i miejscowości etapowych (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 2008, s. 24). Bogactwo bazy noclegowej i liczba korzystających z niej turystów (wskaźnik Chavrata – 66) związane są z istniejącymi tu walorami naturalnymi, a w szczególności Zbiornikiem Solińskim. Bazę tę w większości stanowią gospodarstwa agroturystyczne i kwatery prywatne (Rettinger, Bajgier-Kowalska 2008, s. 13–26). Pod względem nasycenia szlakami rowerowymi powiat leski także wyróżnia się dużym zagęszczeniem, znajdował się bowiem na drugiej pozycji. Warto więc podkreślić, że zarówno lokalne władze, jak i działające na tym obszarze stowarzyszenia dbają o odpowiednią promocję i udostępnienie walorów turystycznych, a w szczególności o rozwój turystyki aktywnej z jej najpopularniejszymi formami, tj. turystyką pieszą, konną i rowerową. Potwierdza to dominująca pozycja powiatu leskiego pod względem gęstości szlaków rowerowych, a także nasycenia obiektami noclegowymi.

Rola funduszy unijnych w rozwoju szlaków rowerowych na Podkarpaciu

Od początku istnienia szlaków rowerowych ich znakowaniem, organizacją i opieką zajmowało się PTK, a po 1950 r. PTTK. Wytyczanie i znakowanie tras odbywało się w ramach czynu społecznego organizowanego przez entuzjastów związanych z PTTK. Także PTTK zajmowało się pozyskiwaniem funduszy na utrzymanie tych tras, głównie z budżetu państwa i funduszy MGPIPS. Według badań prowadzonych w 2002 r. przez PTTK wynikało, że zgodnie z ewidencją pod opieką tej organizacji jest 6200 km tras rowerowych. Porównano wyniki z kolejnych lat: 1998, 2000, 2002 i stwierdzono, że liczba szlaków zewidencjonowanych, co roku wzrastała o około 1 tys. km. PTTK przyznało jednak, że odwrotnie proporcjonalnie otrzymywało środki z budżetu państwa na ten cel („Wiadomości Turystyczne” 2004, s. 20).

Od kilku lat poszczególne regiony turystyczne starają się pozyskiwać fundusze także z innych źródeł, m.in. z funduszu przedakcesyjnego PHARE. Właśnie z tego funduszu w ciągu 2003 r. sfinansowano większość otworzonych tras rowerowych.

Jak już wyżej wspomniano, do wzrostu liczby szlaków rowerowych w dużej mierze przyczyniają się fundusze pozyskiwane od jednostek samorządu terytorialnego. Jednakże w ostatnich latach sieć szlaków rowerowych powiększa się dzięki środkom unijnym.

Jednym z przykładów projektu, który został zrealizowany dzięki środkom pozyskanym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Programu Inicjatywy Wspólnotowej „Interreg IIIA Polska – Republika Słowacka 2004–2006”, a także przy udziale budżetu państwa i Euroregionu Karpackiego jest Transgraniczny Szlak Rowerowy „Beskidzkie Muzea” (Sikorska, red. 2007). Szlak „Beskidzkie Muzea” biegnie mało uczęszczanymi drogami lokalnymi znajdującymi się na najbardziej atrakcyjnych terenach powiatu krośnieńskiego. Promuje w ten sposób nie tylko turystykę aktywną, ale propaguje wiedzę o bogactwie kulturowym tych ziem. Łączna długość trasy wynosi 321 km, z czego 250 km znajduje się na obszarze naszego kraju. Przebieg trasy to: Krosno – Odrzykoń – Żarnowiec – Kopytowa – Bobrka – Dukla – Olchowiec – Zyndranowa – przekroczenie granicy w Barwinku – Świdnik – Medzilaborce – turystyczne przejście graniczne Jaśliśka – Czeremcha – Rymanów – Miejsce Piastowe – Krościenko – Wyżne – Krosno. Trasa rowerowa tworzy pętlę, na której ulokowanych jest 21 obiektów muzealnych o randze światowej, krajowej lub lokalnej. Po stronie polskiej szlak oznakowany jest za pomocą tabliczek z logo szlaku. Wzdłuż trasy postawione są tablice informacyjne i stojaki na rowery.

Kolejny projekt to Międzynarodowy Szlak Rowerowy „Zielony Rower – Greenway Karpaty Wschodnie” R-61, który należy do sieci szlaków dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego, zwanych Greenway. Międzynarodowy Szlak Rowerowy „Greenway Karpaty Wschodnie” przebiega przez teren trzech krajów, tj. Polskę, Słowację oraz Ukrainę. Trasa okrąży Międzynarodowy Rezerwat Biosfery „Karpaty Wschodnie” i łączy kilka obszarów chronionego krajobrazu. Długość tras biegnących przez obszar Polski to około 350 km, są to przede wszystkim trasy poprowadzone wzdłuż tzw. „zielonych korytarzy” (rzek, tradycyjnych, historycznych tras handlowych, naturalnych korytarzy przyrodniczych itd.). Jednym z głównych założeń tego projektu jest połączenie regionów oraz udostępnienie atrakcji turystycznych, a także wsparcie i prezentacja lokalnych inicjatyw (m.in. warsztaty twórców ludowych: garncarzy, tkaczy, rzeźbiarzy). Kolejnym celem jest także rozwój turystyki przyjaznej dla środowiska i wspieranie ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Promocja szlaku rowerowego Greenway odbywa się także przy okazji takich imprez, jak Międzynarodowy Rajd Rowerowy „Śladami Przygód Dobrego Wojaka Szwejka”, który odbywa się cyklicznie od 2006 r.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć z zakresu turystyki rowerowej na Podkarpaciu jest projekt pt. „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”, zakładający budowę tras rowerowych w pięciu województwach (warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie). Projekt ten realizowany jest w ramach Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013”. Orientacyjna wartość projektu wynosi 50 mln euro, z czego 9,39 mln ma przypadać na województwo podkarpackie. Dzięki tym środkom zostaną wybudowane i oznakowane ścieżki rowerowe o utwardzonej nawierzchni (głównie na terenie miast),

a także zostaną wytyczone i oznakowane trasy rowerowe na terenie pozamiejskim, gdzie z uwagi na środowisko naturalne nie zostanie zastosowana nawierzchnia bitumiczna lub betonowa. Łączna długość trasy ma wynosić 330 km. Przy zatwierdzeniu tras kierowano się kryteriami, m.in. takimi jak: jej spójność, bezpieczeństwo jazdy i minimalizowanie wysiłku rowerzysty przez ograniczanie liczby podjazdów oraz wykorzystanie terenów atrakcyjnych turystycznie w województwie podkarpackim, mogących wpłynąć na rozwój przedsiębiorczości związanej z branżą turystyczną².

Projekt „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej” będzie kompleksowym projektem tworzącym wspólną sieć, która obejmie m.in.:

- atrakcje turystyczne, w tym ścieżki tematyczne;
- miejsca cenne przyrodniczo;
- miejsca noclegowe;
- własne węzły komunikacyjne, przesiadkowe;
- infrastrukturę dla obsługi ruchu rowerowego (parkingi, serwisy, wypożyczalnie sprzętu).

Infrastruktura, która powstanie wzdłuż trasy umożliwi długodystansowe przejazdy rowerowe. Będą to m.in. inne stojaki na rowery, wiaty postojowe oraz inne urządzenia pozwalające na bezpieczny przejazd po drogach rowerowych oraz zabezpieczające podstawowe warunki do wypoczynku. Do korzyści, które będą odczuwalne po wdrożeniu projektu, zalicza się m.in.³:

- poprawę dostępności miejsc atrakcyjnych turystycznie, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego dojazdu;
- stworzenie możliwości aktywnego i atrakcyjnego wypoczynku;
- ochronę miejsc cennych przyrodniczo przed nieskoordynowanym ruchem turystycznym;
- zrównoważony rozwój systemu transportu;
- impuls do rozwoju turystyki rowerowej jako formy aktywnego wypoczynku;
- aktywizację lokalnych przedsiębiorców świadczących usługi w sektorze turystycznym z uwzględnieniem restrukturyzacji zawodowej na wsi;
- promocję regionów poprzez wydarzenia związane z realizacją pierwszego przedsięwzięcia tej skali dla szerokiej grupy odbiorców związanych z aktywną turystyką.

² Program Operacyjny „Rozwój Polski Wschodniej”, Działanie V.2. Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej.

³ *Ibidem*.

Do najważniejszych korzyści warto jednak zaliczyć spójną trasę rowerową, która umożliwi ponadregionalną turystykę i przyczyni się do rozwoju turystyki rowerowej. Dotychczas turyści pochodzący z województwa podkarpackiego wybierający się np. na wypoczynek do województwa podlaskiego korzystali głównie z własnego samochodu. Teraz ta sytuacja prawdopodobnie ulegnie poprawie, ponieważ wszyscy lubiący aktywny wypoczynek nie będą przewozić rowerów na bagażnikach, tylko dojadą rowerami. Ta forma transportu będzie zdrowsza, ekologiczna, a także ekonomicznie korzystniejsza.

Warto podkreślić, że jednym z istotnych problemów jest zdobycie pieniędzy na późniejsze utrzymanie szlaków. Brak środków finansowych to nadal największa bariera w Polsce jeśli chodzi o wytyczanie nowych i utrzymanie istniejących szlaków. Należy także zwrócić uwagę na jakość tras, bowiem tylko nowo projektowane spełniają standardy międzynarodowe. Pozyskiwanie funduszy jest jednym ze sposobów na podniesienie jakości i zwiększanie liczby tras rowerowych, a także poprawę ich bezpieczeństwa. W całej Europie szlaki są konserwowane co kilka lat i nie ma potrzeby częstszego ich odnawiania, bowiem nie są one niszczone. W Polsce natomiast szlaki są regularnie i dość mocno dewastowane i wymagają renowacji prawie każdego roku. Dotyczy to zarówno infrastruktury, jak i samego oznakowania.

Podsumowanie i wnioski

Turystyka rowerowa to ważna forma turystyki aktywnej, a także jedna z najbardziej zdrowych i ekonomicznie korzystnych form uprawiania turystyki. Pełni ona wiele funkcji, m.in. takie, jak: zdrowotne, kształceniowe, społeczne i wychowawcze. Jednakże pomimo wielu korzystnych zmian w ostatnich latach nadal napotyka na wiele barier związanych z brakiem odpowiedniej infrastruktury. Pod względem liczby i stanu ścieżek można powiedzieć, że sytuacja jest dobra w dużych aglomeracjach miejskich i na terenach atrakcyjnych turystycznie, ale poza nimi słabe zagospodarowanie i brak ścieżek są czynnikiem powstrzymującym rozwój tej formy turystyki aktywnej. Kolejną przeszkodą jest brak „łączności” pomiędzy powiatami i województwami. Jako pozytywny przykład można podać realizowany projekt „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”. Realizacja tego projektu pozwoli na „przybliżenie” oddalonych od siebie województw. W języku potocznym określa się tę trasę jako wschodnią autostradę dla rowerzystów. Pozytywnym aspektem po realizacji projektu będzie przede wszystkim bezpieczeństwo i wygoda podróżowania, połączone z aktywnym wypoczynkiem. Podobne pomysły można by zrealizować tworząc m.in. korytarz rowerowy wschód–zachód w południowej i północnej części kraju. Załoczone drogi, którymi poruszają się duże ilości samochodów osobo-

wych, autokarów i przede wszystkim tirów, nie są odpowiednimi trasami do uprawiania turystyki rowerowej. Tylko wyodrębnione trasy, najczęściej biegnące drogami mniej uczęszczanymi, przyczynią się do rozwoju tej formy, szczególnie jako turystyki rodzinnej, dla której bezpieczeństwo i wygoda jest najważniejsza. Warto także dodać czynnik wpływający na rozwój regionów, bowiem odpowiednia infrastruktura turystyczna, m.in. miejsca noclegowe, punkty gastronomiczne, sklepy mogą ożywić gospodarkę na danym terenie.

Bibliografia

- Gołembski G., 2002, *Kompendium wiedzy o turystyce*, PWN, Warszawa – Poznań.
- Kurek W., 2008, *Turystyka*, PWN, Warszawa.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2008, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa.
- Pieniążek A., Hendzel M. (red.), 2010, *Turystyka aktywna w Bieszczadach*, Wydawnictwo PWSZ w Krośnie, Krosno.
- Program Operacyjny „Rozwój Polski Wschodniej”, Działanie V.2. Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej.
- Rettinger R., Bajgier-Kowalska M., 2008, *Gospodarstwa agroturystyczne powiatu bieszczadzkiego i leskiego jako forma aktywizacji obszaru pogranicza polsko-ukraińsko-słowackiego*, [w:] R. Fedan, Z. Makiela (red.), *Potencjał ekonomiczny regionów pogranicza polsko-ukraińskiego*, Wydawnictwo PWSZ w Jarosławiu, Jarosław.
- Sepiolo J., Skulimowska-Rzeźwicka M., Lorenc-Żemełko M., 2004, *Turystyka rowerowa na Podkarpaciu a biznes – integralna część Europy*, Wydawnictwo PWSZ w Jarosławiu, Jarosław.
- Sikorska E. (red.), 2007, *Transgraniczny szlak rowerowy. Beskidzkie muzea*, Wydawnictwo Arete II, Krosno.
- „Wiadomości Turystyczne”, nr 63(9), 1–15 maja 2004.
- Wład J., 2006, *Miasta województwa podkarpackiego*, Wydawnictwo Naukowe Turystyczne i Edukacyjne, Mielec.
- www.roweres.pl.
- www.wrotapodkarpackie.pl.

THE ROLE OF EU FUNDS IN THE DEVELOPMENT OF BICYCLE TRAIL IN PODKARPACIE WOJEWODSHIP

Abstract

A cycling tourism is one from oldest and more of popular forms of the active tourism. It performs many functions including such as: health, education and social. However, despite the many positive changes in recent years, still faces a number of barriers such as lack of adequate infrastructure. The aim of this study was to present the current state of the infrastructure prepared for cycling, as well as changes that occur due to run from the acquired UE funds.

Eugeniusz TACZKOWSKI

Władysław GŁADYSIAK

Wielkopolski Klub Kultury Fizycznej i Sportu Niewidomych
i Słabowidzących „Razem”, Poznań

TURYSTYKA ROWEROWA OSÓB NIEWIDOMYCH I SŁABOWIDZĄCYCH

Turystyka rowerowa osób niewidomych ze względu na jej adresatów wyróżnia się kilkoma charakterystycznymi elementami. Po pierwsze jest to grupa osób, w skład której wchodzi osoby niewidome i widzące (przewodnicy). Wśród osób z wadą wzroku można wyróżnić dwie podgrupy. Pierwszą z nich są osoby niewidome, drugą zaś słabowidzące. Wszyscy z dysfunkcją wzroku radzą sobie w codziennym życiu samodzielnie, jednak podczas wspólnych wyjazdów pomoc osoby widzącej znacznie ułatwia codzienne czynności i może być pomocna szczególnie przy poruszaniu się po nowym obiekcie, w nowej okolicy czy podczas posiłków. W zależności od stopnia upośledzenia wzroku, część z nich potrafi radzić sobie z codziennymi czynnościami w sposób niewymagający jakiegokolwiek pomocy innych, jednak w przypadku poruszania się rowerem, ze względu na ruch uliczny, konieczność obserwacji otoczenia i szybkiej reakcji na zmieniające się warunki na drodze niezbędne jest uczestnictwo widzących, którzy będą jechali na rowerze typu tandem z osobami z dysfunkcją wzroku.

Często pomoc przewodników, np. w miejscu zakwaterowania, ogranicza się w przypadku osób niewidomych tylko do jednorazowego wskazania drogi do jakiegoś pomieszczenia (stołówki, toalety itp.). Założeniem jest, aby niosąc pomoc, widzący traktowali wszystkich uczestników wyjazdu zarówno w kontakcie indywidualnym, jak i grupowym tak jak osoby pełnosprawne. Nawet jeśli zdarza się używanie w rozmowie z osobą z dysfunkcją wzroku zwrotów typu: „do zobaczenia jutro”, „widziałeś wczorajszy mecz?” „rzuć na to okiem”, to spotyka się to z wyrozumiałością ze strony osób niewidomych, co więcej, mają one przeświadczenie o równym traktowaniu, bowiem nie tworzy się „języka osób niewidomych”, a tym samym niejako podświadomie nie ogranicza się tej grupy osób. Zastanawianie się bowiem nad każdym zdaniem kierowanym do niewidomych, tak aby było ono

również „niewidome”, powoduje, że nasze podejście jest nienaturalne, w dalszym ciągu ograniczone i wskazujące na traktowanie tej grupy nie jako równych sobie.

Osoby niewidome, chcąc uprawiać turystykę rowerową i nie tylko rowerową, przez sam fakt woli i podejmowanych w tym kierunku działań, dają świadectwo otwartości na innych ludzi, a więc prezentują postawę zaangażowania w życiową codzienność. Mogłoby się to wydawać nie tak oczywiste w przypadku ograniczenia związanego z dysfunkcją wzroku, ale kolarstwo tandemowe uczy niewidomych współpracy z przewodnikiem nie tylko podczas jazdy rowerem, ale i w czasie codziennych czynności. Rozwija wśród niewidomych otwartość, komunikatywność, orientację przestrzenną i samodzielność życiową, a przy tym podnosi kulturę fizyczną i sprawność. Dzięki przewodnikowi niewidomy poznaje lepiej świat i swoje otoczenie. Więż „z roweru” przenosi się często na życie codzienne. Umiejętność współpracy z przewodnikiem, a nie jego wykorzystywanie, jest bardzo potrzebna w życiu samodzielnym, społecznym i zawodowym, co dotyczy zarówno podejścia osób niewidomych do widzjących, jak i osób widzjących do ludzi z wadami wzroku lub niewidomych.

Kolejnym elementem wyróżniającym kolarstwo niewidomych jest rodzaj wykorzystywanego sprzętu – rower typu tandem. Występujący przed laty w wersji „codziennej”, mało przypominający rower turystyczny czy nawet sportowy (kolarstwo torowe), zniknął zupełnie z naszego „rowerowego krajobrazu”, stając się obecnie pojazdem dość „egzotycznym” na drodze, o czym świadczą chociażby reakcje mijanych ludzi – zdziwionych czy nawet zachwyconych. Rower taki umożliwia jednoczesną jazdę dwóch osób, co idealnie sprawdza się w przypadku turystyki rowerowej osób niewidomych i słabowidzących. Konstrukcyjnie rower ten musi być przystosowany do zwiększonej masy, gdyż poruszają się na nim dwie osoby. Więżę się z tym wzmocniona konstrukcja ramy oraz bardziej wytrzymałe koła. Postęp technologiczny umożliwia również zastosowanie nowych rozwiązań w odniesieniu do hamulców (tarczowych), jednak w przypadku turystyki odbywającej się poza terenami górskimi, gdzie nie występują strome i długie zjazdy, zastosowanie dotychczas używanych rozwiązań w tym zakresie jest wystarczające. Klamki hamulcowe oraz manetki do sterowania przerzutkami znajdują się na przedniej kierownicy. Oznacza to, że rowerzysta siedzący z przodu może wykonać hamowanie lub zmianę przełożenia. Osoba siedząca z tyłu ma do dyspozycji tylko kierownicę, przyczepioną na sztywno pod przednim siodłem i stanowiącą punkt podparcia. Tandem posiada dwa łańcuchy: długi i krótki. Długi łańcuch łączy przednią i tylną korbę na „sztywno”. Powoduje to, że obie osoby poruszające się tandemem muszą pedałowac równocześnie. Nie ma możliwości żeby w czasie jazdy kręciła się tylko jedna korba, czyli że jedna osoba pedałuje, druga natomiast w tym czasie „odpoczywa”. Jazda w ten sposób więżę się ze zbyt dużym wysiłkiem, jaki musiałaby włożyć jedna osoba „ciągnąc” drugą wraz z bagażem. Krótki łańcuch łączy

tylną korbę z tylnym kołem przy zastosowaniu rozwiązań używanych w rowerach pojedynczych (korba – łańcuch – tryb – przerzutka), przenosząc siłę z pedałowania obu osób na tylne koło, co skutkuje jazdą w przód.

Pomimo że tandem jest dłuższy od pojedynczego roweru tylko o długość równą w przybliżeniu średnicy jednego koła (przy zastosowaniu kół 26' lub 28') zachowuje się w odmienny sposób niż rower pojedynczy, a tym samym jazda nim wiąże się z koniecznością pamiętania o pewnych zasadach. Najważniejsza z nich to konieczność „balansu” ciałem w czasie jazdy. Dotyczy to pokonywania zakrętów (szczególnie przy większych prędkościach), kiedy pilot i osoba z tyłu powinny jednakowo „złożyć się” do zakrętu. Chodzi o to, aby osoba z tyłu nie wykonywała ruchów w przeciwną stronę niż kierunek skrętu, gdyż może to spowodować zjechań na przeciwległy pas ruchu lub wypadnięcie poza jezdnię. Również w czasie jazdy na wprost osoba z tyłu nie powinna wykonywać żadnych gwałtownych ruchów czy wstawać z siodelka bez poinformowania pilota i uzyskaniu od niego na to zgody. Należy pamiętać, że środek ciężkości znajduje się pomiędzy pilotem i osobą siedzącą z tyłu, a więc jest poza człowiekiem. Jadąc rowerem pojedynczym pojazd jest jakby „przedłużeniem” naszego ciała, ponieważ środek ciężkości w osi poziomej znajduje się pośrodku (w miejscu, gdzie siedzi rowerzysta). Nasze zachowanie będzie się zatem przekładać na zachowanie roweru stanowiącego nasze przedłużenie. Na tandemie sytuacja ta wygląda zupełnie inaczej, bowiem przyzwyczajenie się do jazdy na nim wymaga czasu. Ważne jest także, aby ustalić kilka komend, jakie wydaje pilot w celu odpowiedniej reakcji obu osób poruszających się tandemem. Dotyczy to ruszania, zatrzymywania się i zsiadania z roweru, wstawania z siodelka podczas jazdy (np. na podjazdach), siadania na siodelko (musi być równoczesne), pilot musi pamiętać o zapewnieniu większego promienia skrętu podczas manewrowania. Również puszczenie kierownicy przez osobę z tyłu, dla „rozprostowania” pleców, może odbywać się tylko po uzyskaniu zgody od pilota. To właśnie pilot (w szczególności) musi uważać na to, co dzieje się na drodze i to on decyduje, co w danej chwili może zagrozić bezpieczeństwu jazdy.

Tandem ma wiele zalet. Umożliwia jazdę rowerem osobom niewidomym czy osobom mającym problem z utrzymaniem równowagi. Pozwala na „wyrównanie” poziomu obu rowerzystów. W chwili osłabienia jednego z nich oboje zwalniają i jadą nadal jednym tempem, co umożliwia np. prowadzenie konwersacji podczas jazdy. Rozmowa podczas jazdy jest również łatwiejsza dzięki niewielkiej odległości między obiema osobami. W porównaniu do roweru pojedynczego tandem zyskuje podczas długiej równej jazdy, bowiem rowerzysta (według różnych źródeł) w zależności od prędkości, nawet 85% zużywanej energii poświęca na pokonanie oporów powietrza, a pozostała energia przeznaczona zostaje na opory toczenia oraz na samą jazdę. Tak więc mając podwójne źródło energii w postaci dwóch osób oszczęd-

dzamy na oporach powietrza. Tracimy na podjazdach, gdzie pojedynczy rower jest wydajniejszy ze względu na mniejszą masę, ale sytuacja odwraca się na zjazdach. Tandem jest również mniej dynamiczny w porównaniu do roweru pojedynczego, ale w turystyce nie ma to aż takiego znaczenia jak w kolarstwie, gdzie również na tandemach startują osoby niewidome.

Wybierając się na kilkudniową wycieczkę tandemem musimy pamiętać, że możliwości „bagażowe” są zdecydowanie mniejsze niż w przypadku poruszania się dwóch osób rowerami pojedynczymi, z których każda może do swojego roweru zamontować bagażnik z odpowiednimi sakwami rowerowymi. Pomimo to, wykorzystując dostępną bazę noclegową, gastronomiczną oraz inne usługi, można wybrać się na tandemowe wojaże bez dodatkowych wozów „technicznych”.

Cele podróży turystycznych osób niewidomych nie różnią się w sposób istotny od celów wycieczek osób widzących. Kieruje nimi chęć poznania bliższej i dalszej okolicy, historii, kultury, a w szczególności możliwość poznania nowych ludzi oraz nawiązania kontaktów i znajomości. Obraz odbierany za pomocą wzroku jest tylko uzupełnieniem wielu informacji o obiekcie, wydarzeniu czy okolicy, które można przekazać niewidomemu. Jest to bardzo ważny element jednak musimy sobie uświadomić, że nie stanowi on ograniczenia, a jedynie utrudnienie w procesie poznawczym, jakim jest turystyka oraz inne dziedziny codziennego życia osób z dysfunkcją wzroku. Osobę niewidomą można przyrównać do zagranicznego turysty nieznającego historii Polski, poruszającego się bez przewodnika. Dla przykładu, weźmy Wzgórze Wawelskie. Wrażenia cudzoziemca z pobytu tam będą ograniczone do pięknej bryły zamku, katedry i wnętrza oraz widoku na Kraków. Obraz wyniesiony przez niego będzie niepełny, można by rzec nawet, że powierzchowny. Osoba niewidoma może na podstawie wyskalowanej miniatury wyobrazić sobie kształt zewnętrzny oraz proporcje budynków, dotknąć eksponatów (krzesła, mebli, przedmiotów użytkowych itp.) mając również częściową wiedzę o Wawelu. Dopiero informacje przekazane przez przewodnika pozwolą na stworzenie pełnego wizerunku danego miejsca, jego „obrazu”, który pozostanie w pamięci turysty widzącego i niewidomego. Wiadomości historyczne o tym, że Wawel był siedzibą polskich królów, a Kraków to dawna stolica Polski, opis stylów architektonicznych, ich charakterystycznych elementów, opis dziejów, pochodzenie eksponatów, sposób ich wyrobu, ciekawostki związane z miejscem, wydarzeniami, wyjaśnienie przekazu, jaki niosą elementy wystroju itp., to wszystko tworzy dopiero pełen obraz danego miejsca, zabytku (który można przekazać dalej, który uczy i rozwija), natomiast czynnik związany z wrażeniami wzrokowymi stanowi tylko jego część.

Turystykę rowerową z punktu widzenia celów można traktować dwojako, bez względu na jej uczestników. Po pierwsze turystyka rowerowa może być celem samym w sobie, dając poprzez jazdę na rowerze korzyść osobom ją uprawiającym w postaci aktywności fizycznej, poprawy samopoczucia, kondycji, zdrowia. Po dru-

gie rower może służyć jako środek transportu umożliwiający dotarcie do celów podróży, które można osiągnąć również za pomocą samochodu, autokaru czy środków transportu publicznego. Najczęściej oba wskazane aspekty występują jednocześnie w procesie realizacji tego rodzaju turystyki, natomiast sam rower, jako środek wykorzystywany do przemieszczania się, zapewnia przyjemne doznania oraz stwarza możliwości, które nie są dostępne w ogóle lub w sposób ograniczony dla uczestników poruszających się innymi środkami transportu. Rower umożliwia ruch na świeżym powietrzu, wybór trasy niedostępnej dla samochodów, np. dukty leśne, polne drogi, śródmiejskie uliczki, pozwala tym samym na dotarcie do samego obiektu będącego celem podróży, daje również możliwość zmiany trasy w dowolnym momencie, czego nie można dokonać w przypadku transportu publicznego. Jednocześnie prędkość, z jaką porusza się rowerzysta jest wystarczająca do pokonania znacznych odległości i nie jest zbyt duża, co umożliwia dostrzeżenie „detali” mijanych miejscowości czy elementów przyrody i krajobrazu. W przypadku osób niewidomych i słabowidzących jest to również możliwe, choć te związane z doznaniem wzrokowymi są uzupełniane przez pilota.

Pilot powinien zwracać uwagę na to, aby relacjonować zdarzenia na drodze oraz to, co dzieje się w okolicy. Nie chodzi tu o ciągłe opisywanie wszystkiego, co pilot ma w zasięgu wzroku, ale o informacje, które sami chcielibyśmy usłyszeć albo coś, co zwróciło naszą uwagę. Mogą to być informacje takie, jak np.: „wjeżdżamy do wsi”; „na środku skweru stoi pompa, widzę, że ludzie nadal z niej korzystają, przypuszczalnie woda z niej jest smaczna, jak chcesz możemy podjechać spróbować”; „przed nami podjazd i widać las”; „przyleciały już bociany, a tu we wsi mają aż sześć gniazd obok siebie” itp. Z przytoczonych przykładów wiele informacji osoba niewidoma jest w stanie uzyskać za pomocą narządów zmysłu innych niż wzrok. Może przecież usłyszeć klekot mijanych bocianów, ale rolą pilota jest wzbogacenie tej informacji, np. poprzez dodanie, że jest to pewnie ulubione miejsce tych ptaków, ponieważ widać aż sześć gniazd. Wjeżdżając do lasu niewidomy pozna go po zapachu, szumie liści i zmianie temperatury. Poczuje podjazd, brukowaną nawierzchnię śródmiejskich uliczek, a może nawet usłyszy skrzypienie pompy i odgłos nalewanej wody.

Cele podróży to nie tylko najbliższa okolica czy region, ale również inne części kraju czy także wyjazdy za granicę. W ramach takich wyjazdów członkowie Wielkopolskiego Klubu Kultury Fizycznej i Sportu Niewidomych i Słabowidzących „Razem” byli np. w Międzyrzeckim Rejonie Umocnionym, gdzie zwiedzali fortyfikacje z okresu II wojny światowej, odwiedzili okręty wojenne podczas wycieczki do portu w Gdańsku, a w Katedrze Oliwskiej mogli zapoznać się z zasadą działania kościelnych organów, mogli również samodzielnie uruchomić most obrotowy w Giżycku. Wielodniowe wycieczki zagraniczne pozwoliły z kolei zapoznać się im z zabytkami,

kulturą, kuchnią czy klimatem tak wiele mówiącym o charakterze takich krajów, jak Włochy czy Grecja.

Cel podróży to w dużej części również indywidualna kreatywność organizatorów, czego przykładem może być nocna wyprawa przez puszcę pod przewodnictwem myśliwego, obfitująca w niecodzienne doznania zarówno dla osób niewidomych, jak i widzących. W takiej sytuacji to osoby z dysfunkcją wzroku, mając o wiele więcej doznań dzięki bardziej rozwiniętym innym zmysłom niż uczestnicy widzący, mogły podzielić się nimi z przewodnikami, co jest świetnym przykładem wzajemnego uzupełniania i współdziałania.

Powszechny punkt programu wycieczki, jakim jest obiad w lokalu gastronomicznym może być z kolei źródłem cennych doświadczeń dla właścicieli i obsługi lokalu (tj. osób widzących) w podejściu do osób niewidomych, zauważeniu ich potrzeb, konieczności udogodnień (np. menu w języku brayla) itp. Mamy też więc niejako aspekt edukacji społeczeństwa, które uczy się współdziałania z osobami z niepełnosprawnym wzrokiem. Może to być również nowe doświadczenie dla osób niewidomych korzystających z usług lokalu, np. jedna z takich niewidomych rowerzystek, biorąca udział w naszych wyjazdach, pracuje w lokalu gastronomicznym oferującym jako atrakcję dla osób widzących usługi gastronomiczne bez oświetlenia (w ciemności). Inny przykład z branży spożywczej, to wycieczka na winobranie, podczas której można było zgłębić wiedzę na temat sposobu produkcji wina oraz poznać wiele gatunków winogron i skosztować różne rodzaje win.

Efektywność wycieczek rowerowych w dużej mierze zależy od kreatywności organizatorów w doborze celów podróży oraz umiejętności przewodników w zakresie przedstawiania osobie niewidomej otoczenia poprzez opis, wyjaśnienia działania, sytuacji, zwrócenia uwagi na detale.

Cele podróży powinny aktywizować uczestników niewidomych w sferze zmysłów odbieranych przez te osoby w doświadczeniach bezpośrednich, takich jak zadania zręcznościowe, np. wspinanie po linie w parku linowym, przejście toru przeszkód, wędkowanie (np. wyprawa kutrem rybackim na pełne morze), loty motolotnią, rozpoznawanie przedmiotów, roślin (poprzez węch) podczas wizyty w palmiarni, ogrodzie botanicznym, rozpoznawanie kształtu roślin, przedmiotów muzealnych i zasad ich działania poprzez samodzielną obsługę, m.in. w muzeum pożarnictwa, gdzie można było obsługiwać sprzęt strażacki, czy muzeum myślistwa, gdzie możliwy był kontakt z bronią czy trofeami.

Celem mogą być również przedsiębiorstwa i firmy, w których wytwarza się różne przedmioty codziennego użytku czy instytucje, takie jak wojsko. Przykładem tego rodzaju wycieczek rowerowych może być obóz przetrwania (dojazd rowerami do obozu, w którym uczestnicy mieli różne zadania), przejazd trasą Transwielkopolskiego Szlaku Rowerowego, w trakcie którego uczestnicy poznawali historię regionu, zabytków, ukształtowania terenu, roślinności, mieszkańców, zwiedzanie

zamku w Gołuchowie, wyjazd do osady w Biskupinie (a tam lepienie garnków z gliny, wyszywanie i podobne zajęcia podczas odbywającego się festynu), wizyta w muzeum kolejnictwa w Wenecji, uczestnictwo w Wystawie Miniatur w Pobiedziskach, gdzie prezentowane są miniatury najważniejszych zabytkowych obiektów z całej Wielkopolski, co umożliwiło niewidomym poznanie kształtów tych budowli przez dotyk.

Organizacja wyjazdów różni się w zależności od długości i miejsca wyjazdu. Mogą to być krótkie, jednodniowe wycieczki w najbliższej okolicy, kilkudniowe wyprawy czy wyjazdy zagraniczne. Po wybraniu trasy i celu wycieczki rowerowej, określeniu jej długości, możliwości zapewnienia noclegów, wyżywienia, obsługi technicznej dla rowerów, następuje przygotowanie sprzętu potrzebnego do realizacji projektu, zabezpieczenie środków finansowych oraz zbieranie grupy uczestników w oparciu o dostępne środki i ustalenia wstępne. Przy rezerwacji noclegu należy zwrócić uwagę, aby obiekt miał możliwość przechowania większej liczby dość nietypowych rowerów oraz możliwość dokonania bieżących napraw.

Najważniejszym elementem przy organizowaniu wycieczki rowerowej dla osób niewidomych i słabowidzących jest pozyskanie pilotów, co wiąże się z poświęceniem przez nich swojego wolnego czasu. Warunkiem stawianym przewodnikom jest umiejętność jazdy na rowerze i kondycja pozwalająca na przejechanie zaplanowanych dystansów. Na przewodniku bowiem spoczywa zasadniczy, aczkolwiek nie cały, ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo osoby niewidomej podczas jazdy. Przedstawienie oferty dla beneficjentów umożliwia dokonanie wstępnej weryfikacji pod kątem możliwości fizycznych, czasowych i finansowych jej uczestników. Organizator (klub) w miarę możliwości stara się pozyskać dotacje zarówno ze źródeł publicznych, jak również od sponsorów, co w sposób istotny wpływa na dostępność wyjazdów rowerowych dla osób niewidomych oraz pozyskanie pilotów.

Do realizacji zadania niezbędne jest również zapewnienie najważniejszego elementu wyposażenia, jakim jest rower typu tandem, ale także odżywki, napoje, stroje kolarskie, części zamienne, ubezpieczenie uczestników, obsługa medyczna (lekarz), transport bagaży i koniecznego sprzętu, jak również transport uczestników w przypadku realizacji wyjazdu rowerowego np. poza granicami kraju.

Turystyka rowerowa umożliwia przybliżenie osobom niewidomym tych samych elementów otaczającego nas świata co osobom widzącym. Różnica polega na sposobie pokazania tego świata, a więc przekazu – wzbogaconym opisie oraz bardzo ważnym elementem, jakim jest dotknięcie przedmiotu, obsługa urządzenia czy udział osobisty w procesie produkcji. Pamiętać przy tym należy, że obraz jest tylko uzupełnieniem wielu informacji i nie stanowi on ograniczenia, a jedynie utrudnienie w procesie poznawczym. Wzięcie tego pod uwagę oraz zaangażowanie w roli pilota może sprawić, że osoby niewidome i słabowidzące staną się partne-

rami, nie tylko beneficjentami osób pełnosprawnych w życiu społecznym i zawodowym.

BLIND AND VISUALLY IMPAIRED PERSONS – CYCLING TOURISM

Abstract

Cycling of the blind and visually impaired persons is performed by using double bikes called tandems. Travelling by the tandems cause lots of unforgettable experiences and benefits for people practicing cycling in this form. For the blind and visually impaired persons a tandem is a chance, for others it's a great alternative.

Tandem riding is a kind of teamwork, common achievement of the purposes implemented during the trip, and a number of other advantages.

In fact, the cycling that is accomplished by using tandems is not the only variation of cycling acting in its narrow niche, but by having in itself all the basic elements of 'classical' cycling realized individually on ordinary bikes, is its extension.

WIELKOPOLSKI BAKCYL BICYKLA

Czy Wielkopolska to dobry pomysł na udany weekend? Oczywiście, ale pod warunkiem, że spędzimy go na... rowerze!

Dlaczego Wielkopolska? Przede wszystkim dlatego, że jest – w miarę – płaska. Tak popularny w ostatnich latach rower górski, jak sama nazwa wskazuje, powinien służyć pokonywaniu stromych górskich szlaków. Jednak znakomita większość przeciętnych turystów nie ma ani specjalnej kondycji, ani tym bardziej pieniędzy na zakup drogiego, lekkiego jednośladu. Aby zwiedzić najciekawsze zakątki Wielkopolski wystarczy jednak nawet wysłużona damka, która z pewnością stoi gdzieś zapomniana na balkonie lub w garażu.

Można śmiało powiedzieć, że Wielkopolska znana jest ze swoich wspaniałych przygotowanych szlaków rowerowych. Dzięki nim można łatwo przekonać się, że jest ona dużo bardziej zróżnicowana niż powszechnie się o niej sądzi. Północna część regionu to nieprzebyte lasy i popularne szlaki kajakowe, część środkowa i zachodnia – liczne ślady ziemiaństwa, przepyszne pałace i wiejskie rezydencje, a południe to wzgórza i rozległe widoki, zaskakujące dla kogoś, kto uważa, że znajdzie tu tylko monotonię pól, z rzadka przerywaną samotnymi wierzbami.

To nie Wielkopolanie wynaleźli szlaki turystyczne, ale to oni – z właściwą sobie pracowitością – stworzyli spójny system tras rowerowych, obejmujący swym zasięgiem teren całego regionu. Co ważne, powstawały one we współpracy, także finansowej, nie tylko wszystkich szczebli samorządu terytorialnego, ale także Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, stanowiąc jeden z nielicznych w naszym kraju przykładów udanej współpracy tylu podmiotów na raz w dziedzinie turystyki. **Szlaki należące do WSSR są oznakowane zgodnie ze standaryzacją PTTK.** Do wyboru jest tu kilka tysięcy kilometrów szlaków rowerowych, z czego niemal 2 tys. to Wielkopolski System Szlaków Rowerowych. O jego jakości świadczy Certyfikat, przyznany mu przez Polską Organizację Turystyczną.

Miłą niespodzianką może być informacja, iż wszystkie szlaki należące do WSSR zaczynające się w Poznaniu mają swój początek w miejscu zwanym Poznańskim

Węzłem Szlaków Rowerowych. Bez trudu można go odnaleźć w stolicy Wielkopolski, nad jez. Maltańskim, u zbiegu ulic: Baraniaka i Jana Pawła II.



Fotografia 1. Poznański Węzeł Rowerowy, otwarty w 2009 r. (Poznań – nad regatowym jeziorem Malta, bieg ulic Jana Pawła II i abpa Baraniaka). Stąd można dojechać nawet do Santiago de Compostela

Przewodniki po wielkopolskich szlakach rowerowych dostępne są w dobrych księgarniach całego kraju. Użytkownicy odbiorników GPS ślady najważniejszych szlaków rowerowych regionu oraz mapę topograficzną całej Wielkopolski mogą nieodpłatnie pobrać z witryny www.gpswielkopolska.pl.

Wielkopolski System Szlaków Rowerowych:

1. **Pierścień dookoła Poznania (PdP, 173 km plus siedem szlaków łącznikowych)** – Pierścień Rowerowy jest pierwszym elementem Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych i jednocześnie nadal jest on najbardziej popularną wśród poznańskich cyklistów trasą rowerową. Jego oryginalna struktura – koła z siedmioma szprychami – daje możliwość zaplanowania kilkunastu niepowtarzalnych, niezbyt długich wycieczek, zaczynających się i kończących w stolicy Wielkopolski.
2. **Transwielkopolska Trasa Rowerowa – odcinek północny (TTR-N, 200 km)** – Szlak wiedzie z Poznania (stolicy Wielkopolski) do najbardziej na północ

wysuniętej gminy w województwie wielkopolskim – Okonka. Mimo dość znacznego dystansu trasę pokonuje się łatwo, gdyż w większości prowadzi szosami o małym natężeniu ruchu samochodowego. Po drodze czekają nas jedynie nieliczne piaszczyste, terenowe odcinki. Najdłuższy z nich znajduje się pomiędzy Piłą i Pleceminem – to jednak jednocześnie najciekawszy przyrodniczo fragment szlaku.



Fotografia 2. Rajdy po trasach Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych cieszą się dużą popularnością (Transwielkopolska Trasa Rowerowa, odcinek północny)

3. **Transwielkopolska Trasa Rowerowa – odcinek południowy (TTR-S, 280 km)** – Południowy odcinek tej trasy był logicznym rozwinięciem idei swego północnego poprzednika. O ile jednak TTR-N obfituje głównie w lasy i jeziora, o tyle TTR-S jest jego przeciwieństwem. Południowa część TTR-u to głównie bezkresne pola i cenne zabytki historii i kultury. Tutaj też mamy okazję wjechać na najwyższe wzniesienia Wielkopolski.
4. **Piastowski Trakt Rowerowy (PTR, 110 km)** – Szlak Piastowski to jedna z najbardziej popularnych tras turystycznych w Polsce, wizytówka Wielkopolski. Malowniczy szlak, wiodący wśród pól i pagórków Pojezierza Gnieźnieńskiego, umożliwia zapoznanie się z dziejami państwowości polskiej od

samego zarania. Muzeum Łowiectwa w Uzarzewie, Pola Lednickie – miejsce słynnych religijnych spotkań młodzieży, Ostrów Lednicki – ruiny pałacium pierwszych polskich władców, Gniezno – katedra ze słynnymi Drzwiami Gnieźnieńskimi i relikwiami św. Wojciecha, piękna bazylika w Trzemesznie, w końcu parki krajobrazowe, rezerваты przyrody i wieża widokowa w Dusznie.

5. **Ziemiański Szlak Rowerowy (ZSR, 245 km)** jest najbardziej „wielkopolską” trasą rowerową w całym Wielkopolskim Systemie Szlaków Rowerowych. To tutaj można obejrzeć wiele ziemiańskich dworów, pałaców, stadnin konnych oraz zabytkowych kościołów i klasztorów. Będzie okazją odwiedzenia jedyne w swoim rodzaju skansenu filmowego, a nawet przejechania się dreżyną lub kolejką parkową. Jako słodki deser polecamy Szlak Miodowy...
6. **Rowerowy Szlak Stu Jezior (SSJ, 110 km)** – jeden z pierwszych szlaków rowerowych w Wielkopolsce, który powstał w 1999 r. Bezsprzecznie jest to jedna z najpiękniejszych widokowo tras. Wiedzie w kierunku Pojezierza Międzychodzko-Sierakowskiego, jednego z ulubionych regionów letniskowych mieszkańców Poznania. Trasa połączona jest z międzynarodowym szlakiem rowerowym R-1 (Calais – Sankt Petersburg).
7. **Nadwarciański Szlak Rowerowy – odcinek wschodni (NSR-E, 260 km)** – trasa będąca gratką dla miłośników przyrody. Wystarczy wspomnieć, że szlak ten jest poprowadzony w taki sposób, że przez wiele kilometrów trudno spotkać ludzi oraz ich siedziby. Wiele tu natomiast ptactwa oraz innej zwierzyny, zamieszkującej podmokłe tereny nadwarciańskich rozlewisk. Oprócz tego występuje wiele ciekawostek krajoznawczych: klasztor w Pyzdrach, Stary Konin, pozostałości obozu koncentracyjnego w Chełmnie, uroczy Uniejów i „sieradzkie morze”, czyli największy śródlądowy zbiornik wodny – Jeziorsko.
8. **Nadwarciański Szlak Rowerowy – odcinek zachodni (NSR-W, 120 km)** – otwarty w 2009 r., jest udaną kontynuacją wschodniego odcinka szlaku (NSR-E). Choć odcinek zachodni jest nie tylko wiele krótszy, ale także o wiele łatwiejszy do przejechania od swego wschodniego odpowiednika, jednak tu i ówdzie może zaskoczyć niespodziewanymi trudnościami. Świetną alternatywę dla niego stanowi Szlak Stu Jezior.
9. **Bursztynowy Szlak Rowerowy (BSR, 200 km)** – odpowiednia trasa dla użytkowników rowerów trekkingowych, w większości prowadząca utwardzonymi traktami i szosami, prowadząca z Sycowa, przez Wzgórza Ostrzeszowskie i Kalisz, do Konina i dalej – wzdłuż rynny jezior ślesiańskich do jeziora Gopło.

Wielkopolski System Szlaków Rowerowych to nie tylko kolejne uroczystości otwarcia szlaków, połączone z jednodniowym przejazdem każdej trasy (sic!), to także obowiązek, który Samorząd Wojewódzki z pełną świadomością bierze na swoje barki. Co roku stosowna suma środków z budżetu Urzędu Marszałkowskiego przeznaczana jest na odnawianie i konserwację szlaków – w kolejności ich powstawania. Szlaki turystyczne to, oczywiście, nie tylko same znaki, ale także tzw. infrastruktura okołoszlakowa. Udanym przykładem współpracy Departamentu Sportu i Turystyki z fundacją All For Planet (grupa Allegro) było nie tylko powstanie wspomnianego już Poznańskiego Węzła Rowerowego, ale także doposażenie wybranych szlaków w tablice informacyjne i miejsca postoju – drewniane wiaty, wyposażone w stojaki na rowery i kosze na śmieci.



Fotografia 3. Jedno z miejsc postojowych (w Powidzkim Parku Krajobrazowym) powstałych dzięki współpracy samorządu województwa wielkopolskiego z fundacją All for Planet

Departament Sportu i Turystyki jest bardzo ostrożny w planowaniu kolejnych szlaków, które można by włączyć do WSSR, pamiętając chociażby o kosztach, które musi rokrocznie ponosić na ich odnawianie. Patrząc na mapę szlaków, aż prosi się, aby uzupełnić ją o odcinki wiodące ze stolicy regionu w kierunku Wolsztyna i Wą-

growca. Czy do tego dojdzie? – przekonamy się pewnie już za jakiś czas. Czy ogólna sytuacja finansowa regionu i przychylność samorządów lokalnych pozwolą na realizację tych zamierzeń?

THE WIELKOPOLSKA CYCLING TRAILS SYSTEM

Abstract

The shortest possible description of all of the main cycling trails in the Wielkopolska Region, which – altogether – constitute the uniformly signed and described system. Starting from the specially designed starting point in Poznań – the capital city of the Region – one can cycle to the most remote places within the Wielkopolska Region, following the special signs. Some of those places are almost 300 km away from Poznań. Signing and maintaining almost 2000 km of cycling trails is not easy – that's why it is carried out by the regional government, which finances, supervises and promotes the whole system.

Jan BALCERZAK

Oddział PTTK w Pile im. Henryka Kamińskiego

„SOBOTY NA DWÓCH KÓŁKACH” W PILE

U podstaw organizacji w okolicach Piły bezpłatnych, ogólnodostępnych turystycznych imprez rowerowych dla każdego, bez względu na jego wiek, płeć czy zaawansowanie w jeździe na rowerze, pod wspólnym hasłem „Soboty na dwóch kółkach” legło kilka założeń. Po pierwsze chodziło o zaproponowanie młodzieży bezpiecznej formy spędzenia 10 wakacyjnych sobót w roku 2002, po wtóre – o zainteresowanie uczestników wycieczek walorami krajoznawczymi okolic Piły, po trzecie – o umożliwienie uczestnikom sobotnich wypadów rowerowych zdobycie pierwszego stopnia Kolarskiej Odznaki Turystycznej (10 wycieczek x 10 pkt. = 100 pkt. = brązowa KOT). Na wszystkich uczestników czekały pamiątkowe dyplomy, na których udział w kolejnych wycieczkach był potwierdzany stosowną wklejką. Oprócz tego przygotowano okolicznościową pieczętkę, a na zakończenie każdej wycieczki wśród jej uczestników losowane były drobne upominki, prezenty od sponsorów. Patronat Oddziału PTTK w Pile im. Henryka Kamińskiego nad całym przedsięwzięciem gwarantował jego fachowość i wsparcie organizacyjne.

Z perspektywy lat można stwierdzić, że jedno założenie nie zostało zrealizowane – uczestnikami imprez są bowiem generalnie osoby w wieku 45+, a młodzieży rowerzyści – jeśli się pojawiają – to razem z rodzicami, sporadycznie i w nielicznej reprezentacji. Pierwszy sezon „Sobót” to 10 wycieczek z 302 uczestnikami, którzy przejechali trasy o długości 321 km, a Rajd Rowerowy „Zakończenie lata” zorganizowany parę tygodni później nie był nawet liczony do statystyki. Podobnie było w roku następnym.

Pojawiła się już jednak grupa stałych uczestników wycieczek, dla których wycieczki organizowane tylko podczas wakacji były niewystarczające. To oni wymogli na mnie osobiście rozszerzenie cyklu „Soboty na dwóch kółkach” na cały rok. Cóż było robić, „*vox populi, vox Dei*” – od roku 2004 w ramach „Sobót” organizowana jest co najmniej jedna wycieczka miesięcznie poza sezonem wakacyjnym, a podczas wakacji niezmiennie ruszamy w każdą sobotę. Nazwa „Soboty na dwóch kółkach” stała się już teraz symboliczna, bo niekiedy wycieczki odbywają się również w inne dni tygodnia.

W ślad za wzrostem liczby wycieczek konieczne stało się poszukiwanie nowej, atrakcyjniejszej formuły wypadów rowerowych. Pojawiły się nowe imprezy, wszystkie mające w mianowniku wspólne hasło: „Soboty na dwóch kółkach”. Pierwszą taką imprezą odbywaną już od 2002 r. był wspomniany już Rajd Rowerowy „Zakończenie lata”. Jego formuła jest prosta: pierwszego dnia uczestnicy zjeżdżają się gwiazdźście do bazy noclegowej, drugiego dnia wspólnie pokonujemy trasę turystyczną po okolicy poznając „co się da”, a trzeciego dnia wszyscy samodzielnie wracają do swych domów. Nie trzeba wyjaśniać, że baza noclegowa rajdu za każdym razem jest w innej miejscowości szeroko rozumianego regionu; są to szkoły, a śpiemy na materacach wypożyczonych od harcerzy.

W 2004 r. powołane zostały do życia dwa kolejne cykle, które właściwie żyją już swoim własnym życiem – to Rajd Kolarski „Pilska setka” i tematyczne Rowerowe Majówki. Szukając różnych tras w okolicy Piły, jeden z rowerzystów opracował trasę z Piły do Piły o długości 100 km – i był to „strzał w dziesiątkę”, a raczej w „setkę”! To imprezy dwudniowe z programem turystycznym, ogniskami i innymi atrakcjami przypisywanymi tego typu imprezom. I znów, co roku jedziemy inną trasą poznając coraz to nowe miejsca w regionie. Z kolei Rowerowe Majówki – jak sama nazwa wskazuje – odbywające się w dniach tzw. długiego majowego weekendu, zawsze mają hasło tematyczne.

Ponieważ nasz region nie obfituje w zabytki na miarę Wawelu czy warszawskiej Starówki, krajobrazy nie zapierają tchu w piersiach jak widoki górskie, trzeba było wymyślić chwytliwe hasła dla każdej majówki. Stąd na przestrzeni lat mieliśmy już majówkę „Z wizytą u leśnika” – kiedy podglądaliśmy przyrodę; kolejna odbyła się pod hasłem: „Tam gdzie wypoczywał kardynał Wojtyła” w dolinie rzeki Rurzyca; podczas majówki „Z biegiem granicznych rzek” poznawaliśmy dzieje pogranicza od Głubczyna do Ujścia; jechaliśmy też „Szlakiem martwych semaforów”, szukając istniejących jeszcze w terenie śladów dawnej linii kolejowej z Wałcza do Złotowa; „Tropem śluz i promów” wędrowaliśmy wzdłuż Gwdy i Noteci, oglądając śluzy i przeprawiając się promem; wizytowaliśmy elektrownie wodne w ramach majówki „Gdzie woda w prąd się zamienia”, czyli w Jastrowiu i Ptuszy, a przed rokiem „Granicą Księstwa Warszawskiego” dotarliśmy aż do granicznych buków w okolicy Smolarni. Rok bieżący to majówka „Gdzie wiatr w prąd się zamienia” – wypad do największej w Europie farmy siłowni wiatrowych w gminie Margonin.

Przez cały rok trwają zorganizowane wyjazdy. Pierwsza w roku „Sobota” ma miejsce 1 stycznia, kiedy ruszamy na „Noworoczny toast...” do podmiejskiego ośrodka wypoczynkowego; ostatnia – w okolicach 6 grudnia, to wypad na mikołajkową „Sobotę na dwóch kółkach”, przystrojeni w stosowne czapki i z prezentami, które później drogą losowania trafiają do uczestników wyjazdu. Każda wycieczka – czy to wakacyjna czy w ramach rajdów turystycznych – ma spełniać określone cele:

- zachęcać do korzystania z walorów turystycznych regionu;
- wykorzystywać znakowane rowerowe szlaki turystyczne, których jest blisko 1500 na terenie czterech okolicznych powiatów północnej Wielkopolski (chodzieski, czarnkowsko-trzcianecki, pilski i złotowski), w tym m.in. Międzynarodowa Trasa R1 i Transwielkopolska Trasa Rowerowa – odcinek północny;
- wypracować nawyki aktywnego wypoczynku.

Można powiedzieć, że cele te udało nam się przez minione 11 sezonów realizować – do 31 maja 2012 r. odbyły się 223 „Soboty na dwóch kółkach”, uczestniczyło w nich 8390 rowerzystów, a łączna długość przemierzonych tras liczyła 9920 km.

Na potrzeby statystyki wprowadziliśmy dodatkową jednostkę miary, tzw. osobokilometry (liczba osób na wycieczce razy liczba kilometrów, i wszystko to razem zsumowane), w wyniku zastosowania której wspólnie pokonaliśmy 380 785 osobokilometrów, czyli ponaddziewięciokrotną długość równika, i niewiele nam brakuje, by – przynajmniej symbolicznie – dotrzeć na Księżyc.

Na szczególną uwagę zasługuje jednak kilka faktów, które ukażą korzyści płynące z tych przedsięwzięć. Generalnie imprezy są bezpłatne, chyba że występują jakieś dodatkowe koszty typu nocleg, ognisko z kiełbaskami, znaczki czy kubki rajdowe (na „Pilskiej setce” zawsze jest kubek z mapą przejazdu), pieczątki okolicznościowe itp. Koszt organizacji dla oddziału PTTK jest w Pile znikomy – ot, papier do drukarki, tusz, wykonanie dyplomów na wakacyjne „Soboty” i pamiątkowych wklejek na wyjazdy. Zainteresowaliśmy stałe grono sojuszników, którzy wspomagają nas, fundując drobne upominki. Kontakty z mediami regionalnymi układają się znakomicie, dzięki czemu mamy „dobrą prasę” i reklamę naszych poczynań. Rośnie grono uczestników naszych wypadów rowerowych, którzy niejednokrotnie wyruszają na dalsze wyprawy nie tylko w Polsce, ale i za granicę. Wreszcie, wszystkie „Soboty na dwóch kółkach” są organizowane przez aktyw społeczny.

Reasumując można stwierdzić, że liczy się dobry pomysł, dobre chęci grupy ludzi i wsparcie sojuszników, aby spędzić swój czas wolny aktywnie, zdrowo, w grupie osób o takich samych zainteresowaniach.



Fotografia 1. Odprawa przed wyruszeniem na szlak



Fotografia 2. Przez leśne ostępy



Fotografia 3. Czasami trzeba prowadzić rower



Fotografia 4. Pogwarki podczas postoju



Fotografia 5. To jedni z naszych najstarszych rowerzystów



Fotografia 6. Chwila wytchnienia w lesie



Fotografia 7. Przeprowa promem w Walkowicach

'SATURDAYS ON TWO WHEELS' IN PIŁA

Abstract

There are the series of free and open bicycle tours organized by PTTK Piła (Polish Tourist and Sightseeing Society – Piła Section) since 2002. The trips are open for everyone, no matter their age, sex or bicycle skills.

Throughout the 11 years of its existence (until May 31st 2012) we have organized 223 – most commonly one day trips – though some trips were 2 days long. With 8375 participants, the overall length of the trips sums up to 9850 km. As a joke, we have introduced the new measurement unit called “participant-o-kilometre”: counting the mileage of all our excursions and the number of participants we have travelled 380785 kilometers, which means that we have made the distance of over 9 Equators, and have almost reached the Moon!

The main purpose of the trips is to get to know the history of our region, its nature and culture – this is why some of our trips are thematic. The trips are organized by our volunteers, with support from our sponsors. Good contact with traditional and new media ensures good publicity for the trips which, in consequence, contributes to a growing number of participants.

Saturdays... as an open event, as well as its creators, have been awarded many local awards.

Kazimierz KOZŁOWSKI
Osiedlowa Grupa Rowerowa „Górcze”
Koło Rodzinne PTTK nr 33
Stołeczny Oddział Wojskowy PTTK im. Gen. M. Zaruskiego w Warszawie

ASPEKTY ZDROWOTNE JAZDY NA ROWERZE

Rower jest w powszechnym mniemaniu środkiem nieprzeciętnie dewastującym zasoby sił ludzkich. Człowieka jadącego na rowerze uważa się za uosobienie nadzwyczajnej kondycji i okaz tryskającego zdrowiem. Winiętą jest więc zdrowie pozwalające cykliście na swobodne radzenie sobie z rowerowymi „piekielnościami” i demonstrowanie otoczeniu swoich zaskakujących możliwości. W rzeczywistości zadziwiające osiągnięcia kolarskie nie zależą jedynie od zdrowia, ale – tak jak to dzieje się z wieloma umiejętnościami – są wynikiem systematycznej i uciążliwej pracy nad sobą. Utrwalenie kondycji i poprawienie zdrowia uzyskuje każdy przeciętnie zdrowy człowiek dzięki poprawnie aplikowanemu trudowi jazdy na rowerze. Te faktyczne możliwości zaćmiewa bajka o uciążliwościach jazdy rowerowej, która rodzi się nagminnie w społeczeństwie rozleniwianym innymi, łatwo dostępnymi sposobami rekreacji, znakomicie zaspokajającymi ludzką próżność, choć w istocie tylko z pozoru poprawiającymi nasze zdrowie.

Praktyka uczy nas, że tworzące organizm ludzki mięśnie, aby móc się rozwijać potrzebują ciągłego dozowania ruchu. Ruch w rozumieniu ogólnym przywołuje pojęcie przemieszczania się. Rower ma więc charakter „protezy”, która w naturalny sposób, znakomicie ułatwia przenoszenie się człowieka, przy czym nie powoduje niekorzystnych zmian w środowisku, lecz w rzeczywistości w sposób bezkolizyjny w nie się wtapia. Tak jak każda proteza, rower wymaga odpowiedniego przystosowania organizmu do zaadaptowania wprowadzanych przez nią „uciążliwości” oraz nabycia umiejętności odpowiedniego jej wykorzystania. Odbywa się to wszystko nie bez konieczności pokonywania początkowych trudności, które zazwyczaj odpychają leniwie nastawione społeczeństwo od powszechnego związania się z tym narzędziem. Ci, którzy mimo trudności wytrwają, stają się szybko zapaleńcami kolarstwa, wysoko ceniącymi namacalne aspekty zdrowotne roweru. Oświeceni tymi stwierdzeniami systematycznie dążą do rozprawiania się z przejściowymi kłopotami. To, co czasem na pierwsze spojrzenie wydaje się trudne, z biegiem lat, przy dobrych chęciach, nabiera rumieńców.

Życie ma taką własność, że zawsze przystosowuje organizmy do narzucanych im warunków bytowania. Trzeba tylko pamiętać, aby stawiane warunki nie były za wysokie do wymagań naszego organizmu. Z czasem muszą one też być stale weryfikowane, aby pobudzając aktywność nie przekraczały malejącej z wiekiem naszej siły wegetacyjnej. Ruszać się na miarę swoich sił koniecznie trzeba. Trudności nie powinny zniechęcać do potrzeby umiarkowanego znoju. Szczególnie w dobie, kiedy wysiłek fizyczny staje się coraz mniej powszechnie akceptowany, kiedy maszyny-roboty pracują za nasze mięśnie, a komputery zastępują nasze myślenie, wymóg fizycznego zmęczenia w naturalnych warunkach będzie nieodzowną potrzebą. Pracę mięśni i działalność mózgu najlepiej rozwija jazda rowerem. Aby więc utrzymać długo dobre zdrowie należy stać się hobbystą roweru.

Moje hobby jazdy na rowerze narastało nieprzerwanie od 1963 r. Przełomowym momentem było kupienie mojemu synowi młodzieżowego bicykla. Zadziałała wówczas prosta chęć przypomnienia sobie zakodowanej we mnie radości wywołanej miłymi, kolarskimi przejażdżkami w młodzieńczym wieku. Zaraz też nasunęła się potrzeba posiadania własnego roweru. Pierwsze większe wypadki i wyraźne dowody na poprawianie się zdrowia, zrobiły swoje.

Dziś, po latach, kiedy patrzę wstecz, świetnie dostrzegam dobroczynną przemianę, która dokonała się w 38. roku mojego życia. Swego czasu namawiałem do tego odważnego czynu wielu kolegów. Ci, którzy mnie posłuchali, szczerą się, mimo podeszłego wieku, swoimi kolarskimi osiągnięciami i dobrym zdrowiem. Wszyscy zaś, którzy wykpiłi się powiedzeniem, iż dobiją do mnie po przejściu na emeryturę, nie tylko, że tego nie zrobili, lecz przedwcześnie zmarli na zawały i inne choroby, a jeżeli żyją, są dziś ludźmi schorowanymi; bo niestety los tak traktuje zaniedbania ruchu.

Doświadczenia lat wyniosły mnie na płaszczyznę, z której zdrowotne działania roweru są aż nadto widoczne. Pomaga on w leczeniu co najmniej trzech chorób czy niedomagań zdrowotnych. Są to choroby kręgosłupa, wieńcówka i zmęczenie umysłowe, w tym lżejsze rodzaje depresji psychicznej. Potwierdzenie tych wniosków przedstawię na przykładach trzech spotkanych w swojej praktyce przypadkach.

Rower w niedomaganiach kręgosłupa

Etymologia słowa „kręgosłup” wyraźnie wskazuje, iż mamy do czynienia ze słupem złożonym z kręgów. Człon kręgosłupa – kręgi składa się z trzonu i łuku, i choć zabezpiecza przed urazami biegnący w jego wnętrzu rdzeń pacierzowy, to jednak różni się od zwykłego kręgu stosowanego przy budowie studni czy mostu tym, iż jego zewnętrzna powierzchnia jest w określony sposób „pofałdowana”. Posiada wy-

rostki i wgłębienia umożliwiające dynamiczne, choć szczelne połączenie z innymi kręgami. Różne niebezpieczne „szoki”, a przede wszystkim zbytne przeciążanie kręgosłupa, mogą spowodować wysunięcie się kręgu lub drobnego elementu jego konstrukcji.

Taką sytuację przeżył mój bliski późniejszy współtowarzysz rowerowych wypadów zamieszkały w Opolu. Właściwie żył jako zamiłowany działkowicz, ale kiedy pewnego razu podniósł zbyt ciężki kosz wypełniony owocami ze swojej działki, wypadł mu dysk, dotknął go okropny ból kręgosłupa i oczywiście musiał znaleźć się w szpitalu. Lekarze orzekli potrzebę operacji. Ucieszony, że fakt ten może wpłynąć na szybkie przywrócenie mu zdrowia, zaczął odzyskiwać dobry humor. Z błogiego stanu nieświadomości wyprowadziła go szpitalna siostra, która zakłóciła jego przedwczesną radość stwierdzeniem, iż cieszyć się powinien wówczas, kiedy operacja się uda, bowiem zabiegi chirurgiczne na kręgosłupie są związane z dużym ryzykiem, a w wypadku nieudania, mogą wywołać sparaliżowanie do końca życia. Upewniwszy się u lekarza co do prawdziwości słów siostry, zaczął błagać o inne, nieoperacyjne rozwiązanie swego przypadku. Porada lekarska była prosta. Chory usłyszał zalecenie kupna roweru stacjonarnego i konieczność codziennego na nim „kręcenia”. Zdrowo myśląc, zapragnął kupić sobie rower prawdziwy. W ten sposób wszedł w posiadanie turystycznego „dwukółka” i znalazł się w obrębie silnie wciągających zainteresowań. Bóle stopniowo ustępowały, aż wkrótce całkowicie o nich zapomniał.

Po piętnastu latach częstych eskapad rowerowych zdarzyło się, iż przy zjeździe z wzniesienia dostała mu się mucha do jedyne go posiadanego oka (drugie utracił w czasie wojny). Stracił orientację i panowanie nad rowerem, wpadł na ścianę budynku..., rower „poszedł do kasacji”, on sam znów znalazł się w szpitalu – w tym samym, w którym leczył się na dysk 15 lat wcześniej. Badając aktualny stan chorego i porównując z wynikami i diagnozami z poprzedniego pobytu, lekarzy ogarnął stan niezmiernego zdziwienia. Nic więc dziwnego, że po dojściu chorego do siebie, pierwszym postawionym przez lekarza pytaniem było: „Kto pana tak ładnie zoperował, że nie ma śladu?”. Odpowiedz chorego była dziecinnie prosta: „Jak to kto? – rower”.

Sprawa wzbudziła głębsze zainteresowanie. Zrozumiano, iż utrzymywany ruchami kręgosłupa właściwy bieg roweru idealnie wpływa na stymulację wpasowywania wyrostków kręgów w swe rowki. Przy czym dzieje się to w warunkach idealnych, gdyż przy wielokrotnie zmniejszonym nacisku na kręgosłup. Stan ten uzyskujemy wskutek trzech punktów podparcia rowerzysty (pośladki, ręce, nogi) oraz zmniejszeniem wektora ciężaru ciała, zredukowanego działaniem energii kinetycznej jadącego kolarza. Intensywnie pracują mięśnie kręgosłupa, co powoduje ich wzmocnienie i poprawienie elastyczności całości konstrukcji nośnej człowieka.

Należy tylko bezwzględnie pamiętać, aby właściwie zabezpieczone zostały ruchy kręgow. Winny one przebiegać w płaszczyźnie poprzecznej do kręgosłupa. Na rowerze nie wolno jechać siedząc prosto. Trzeba być minimalnie pochylonym do przodu, utrzymując z lekka podniesioną głowę. Kręgosłup powinien wtedy przyjąć kształt nieznacznie zwisającego w dół łuku. Zapewni to właściwe „samowciskanie się” kręgow i zapobiegnie wielu patologicznym zmianom.

Rower w chorobie niedokrwiennej serca

Choroba niedokrwienna serca nieleczona i zaniedbana prowadzi wprost do stanu zawałowego, ewentualnie do udaru mózgu. Zaburzenia w dopływie krwi do mięśnia sercowego występujące z różnych przyczyn, głównie z powodu miażdżycy, ogólnie w medycynie nazywa się wieńcówką. Miażdżycza nasila się z wiekiem i jest wynikiem nie tylko nieodpowiedniego żywienia i stosowania używek, lecz również w znacznym stopniu braku ruchu. Systematyczny ruch opóźnia wystąpienie ostrych stanów wieńcówki, ewentualnie zabezpiecza przed ich nasileniem, jednak całkowicie nie jest w stanie jej wyeliminować. Idący szybko człowiek zaczyna z wiekiem odczuwać podmostkowe dławiące bóle. Najwyższy czas na ostateczne zastanowienie się i szybką reakcję we właściwym kierunku. Należy bowiem stale pamiętać, że te pierwsze sygnały narastającego zawału serca, mogą być odpowiednio dozowanym ruchem minimalizowane.

W latach 60. ubiegłego stulecia, kiedy zaostrzona pląga zawałów zaczęła zbierać w Polsce swoje śmiertcionośne żniwo, zalecenia szpitalne poszły w kierunku utrzymania pacjenta jak najdłużej w bezruchu. Wkrótce jednak zrozumiano, iż bezruch jest jedynie potrzebny w momencie występowania ostrego bólu. Po jego ustąpieniu umiarkowany ruch powinien być dopuszczalny, a nawet okazał się konieczny. Widziało się wtedy w lasach i w parkach dziarsko maszerujących ludzi po zawałach, którzy co pewien czas przystawali, aby stłumić narastające dławienie pod mostkiem.

Z podobnymi odczuciami mam do czynienia codziennie. Dłuższe chodzenie wywołuje moje podmostkowe dławienie odstrasżające od spacerów pieszych. Nęcą mnie natomiast wyprawy rowerowe, które dają wiele możliwości łagodzenia, a nawet czasowej likwidacji niepokojącego bólu. Stąd mój pęd do wsiadania na rower. Jest to także trwała żądza, aby nie zgnuśnieć i nieustannie tkwić w naturalnej potrzebie ruchu. Nie tylko bowiem teoria, ale również praktyka dały mi wiedzę, iż dłuższy bezruch jest dla mnie źródłem złego samopoczucia. Z reguły jednak przed każdym wyjazdem na rowerową wyprawę, wycieczkę lub dłuższą imprezę tego typu, mam wiele obaw kondycyjnych związanych z możliwościami realizacji posta-

wionego sobie zadania. Z tego względu siadając na rower po nocnym wypoczynku, choć nadmiar nagromadzonych sił aż się prosi o silniejsze naciskanie pedałów, nie dają się ponieść zwodnemu odczuciu. Mam bowiem w sobie przez lata wyrobione określone tempo jazdy, z którego nikomu i nigdy nie dam się wyprowadzić. Głównym barometrem mojego zachowania jest podmostkowe dławienie; ono nakreśla mi sposób działania.

To co w chodzeniu pieszo nazywamy krokami, odpowiada ruchom nóg w jeździe rowerowej, w tym wypadku określanym jako pedałowanie. W swojej uciążliwości pedałowanie nie równoważy kroków. Dzięki możliwości precyzyjnego ustawiania mechanizmów rowerowych i odpowiedniego doboru przełożeń, a ponadto – jak wykazano wyżej – wskutek redukcji wagi ciała obciążającej nogi, ruch w oparciu o pedałowanie może być mniej męczący od marszu pieszo. Przy wieńcówce istotny jest jeszcze fakt, iż w chodzie brak stawiania kroku unieruchamia maszerującego i stoi w miejscu, natomiast w jeździe rowerowej, mimo zatrzymania pedałowania, rozpędzony rower przemierza dalsze 15–20 m. Jest to zazwyczaj czas wystarczający, aby sygnalizowane odczucia podmostkowych dławień mogły ustąpić. W istocie mamy tu do czynienia z impulsowym systemem pracy, który zgodnie z zasadą zużywa mniejszą ilość energii. Taka impulsowa praca nóg działa na nasz krwiobieg jak przysłowiowe „kucie dzięcioła”, które stopniowo wymusza właściwy dopływ krwi do naszych wewnętrznych organów. Po 20–30 km takiego działania z reguły przychodzi ulga w dławieniu podmostkowym. Do domu wracam zawsze w pełni odnowiony fizycznie.

Kiedy jesteśmy zmęczeni, nigdy nie powinno nam się spieszyć, pedałowanie powinno się wtedy dobrać, tak aby bez jakiegokolwiek zmęczenia zapewnić sobie możliwość przemieszczenia. Płyne stąd zasadniczy wniosek, że pośrednictwo roweru w usprawnianiu naszego ruchu kryje w sobie wiele możliwości i z tego względu jest wysoce pożądane.

O tych wszystkich błogich dla pracy serca aspektach zdrowotnych roweru rozmawiałem wielokrotnie ze swoim kardiologiem, którego opieka w latach 80. zdecydowanie wpłynęła na właściwe ustawienie zasad terapeutycznych mojej wieńcówki. Lekarz, zainteresowany barwnością przedstawianych spostrzeżeń zapragnął sam wszystko sprawdzić w praktyce. Pewnego razu wybrał się więc na 40-kilometrową wycieczkę. Potwierdziła ona w pełni moje wcześniejsze wnioski co do wpływu kolarstwa rekreacyjnego na zdrowie. Przy okazji jednak dotknął bardzo istotnej sprawy. Dla pełnego obrazu rowerowej jazdy nie sposób jej nie opisać. Mówiąc o słuszności moich dociekań, zapytał z nienacką: „ale proszę mi powiedzieć, co trzeba zrobić żeby siedzenie nie doskwierało?” Odpowiedź moja była prosta: siodełko rowerowe nie jest fotelem samochodowym, należy na nim siedzieć raz prawą stroną siedzenia, innym razem lewą. Na uwadze należy też mieć siodełko skórzane, ta-

kie jakie było montowane w rowerach radzieckich typu Ukraina, Białoruś czy Ural. Nade wszystko jednak trzeba dużo jeździć, gdyż tak jak w przysłowiowym przypadku ręki i łopaty – dłuższe ściskanie trzonka z czasem zamienia pęcherze na odciski umożliwiające bezbolesną pracę. Podobnie jest z ludzkim siedzeniem. Po tysiącach kilometrów dopasowuje się ono do siodełka, tak że wszystkie dolegliwości pośladków zanikną.

Zgodnie z przyjętym założeniem, moje wywody powinny być poparte znanymi mi osobiście przykładami. Będzie to rozmowa, jaką przypadkowo na wycieczce kolarskiej jesienią 1999 r. miałem z człowiekiem, który w połowie lat 60. ubiegłego stulecia przeżył zawał serca. Normalnie każdy przebyty zawał pozostawia w organizmie trwałe, niezmażalny ślad. W jego przypadku, kiedy po 40 latach poddał się badaniom komisji lekarskiej nic takiego nie zostało stwierdzone. Gdyby nie wpis do książeczki zdrowia, nie byłoby innego potwierdzenia przebytego zawału. Sprawcą takiej sytuacji był oczywiście rower. Kiedy po skończonej rekonwalescencji wychodził ze szpitala w zaleceniu lekarskim było kupno roweru i, niezależnie od pogody, systematyczna na nim jazda, minimum 4, a maksimum 12 km dziennie. Ponieważ jazda rowerem jest zajęciem niezmiernie wciągającym, z czasem przedłużał swoje trasy do 30 i więcej kilometrów. Ten narzucony w jego przypadku ruchliwy tryb życia stał się głównym powodem zamazania „zawałowego piętna”

Mój sposób ustawicznej walki z wieńcówką jest godny medycznego opracowania. Nie jestem odosobnionym przypadkiem. Media ostatnio przedstawiły wcale niemłodego człowieka, który na rowerze z Polski pojechał do Paryża. W 1993 r. pilotowałem przejazd przez Warszawę Francuza, który rowerem pokonywał trasę od Oceanu Atlantyckiego (z okolic Bordeaux) na Ural. Pięć lat temu mój kolega, niewiele młodszy ode mnie w 20 dni przepedałował drogę z Nysy do Hiszpanii. Światowe Rajdy AIT, tak jak w tym roku w Portugalii, ściągają Polaków w niemałej liczbie, zwykle ponad sto osób. Nie są to przecież nadprzyrodzeni, obdarzeni nadzwyczajną kondycją ludzie. Faktem jest, iż tak poruszające się przez lata osoby dożywają później starości we względnie dobrym zdrowiu. Za przykład pragnę podać swojego teścia, który mając 94 lata intensywnie uprawiał jeszcze jazdę rowerową, pokonując dzienne trasy ponad 20 km. Od młodości był jednak przyzwyczajony do jazdy drogami z małym ruchem. Trzymał się więc zawsze środka jezdni. Z wiekiem jednak ogłuchł, a w tym czasie drogi zapełniły się już samochodami. Kompletnie głuchy, nie słyszał jak na niego trąbiono. Nie myślał więc o przepuszczaniu jadących szybciej od siebie pojazdów. Ówczesna Milicja PRL, wobec zagrożenia jakie stwarzała na jezdni, urzędowo zakazała mu siadania na rower. Bez roweru pożył jeszcze 3 lata. W 97. roku życia zmarł.

Wobec przytoczonych przykładów można stwierdzić, że jedno jest niezbieżnie pewne, iż jazda na rowerze w plenerze poprawia krążenie krwi w naszym organizmie, a tym samym zdrowie.

Rower w łagodzeniu psychicznych napięć

Rower „wywożąc” człowieka w plener, ma w sobie taką moc, która zmusza do zostawienia w domowych pieleszach codziennych trosk, zwalających z nóg problemów czy świdrujących duszę psychicznych dramatów. Wyjeżdżając rowerem z miasta stosunkowo szybko wychodzimy spod wpływów stworzonego ręką ludzi sztucznego dobra i piękna, bezpośrednio wpadając na rozległe tereny przyrody, gdzie prawdziwy artysta natury w pełni ogarnia nasze zmysły. Naturalne impulsy piękna są tak wspaniale ułożone, że bez reszty przekształcają naszą tożsamość, tłumiąc i przenosząc do podświadomości wszystkie dotychczasowe zmartwienia. Poezja życia wiejskiego, harmonia przyrody, zamknięta we wszechogarniającej zieleni łąk i lasów oraz w błękitnie wody i nieba, nie tylko przynoszą psychiczny wypoczynek, ale tworzą odpowiedni nastrój, przywołujący wiele pozytywnych skojarzeń, z których niektóre niespodziewanie mogą odświeżyć zaćmione różnymi sprawami myśli człowieka.

Na oderwanie się od codzienności niemały wpływ ma konieczność skupiania całej uwagi na jeździe rowerowej. Jadący rowerem kolarz całą swoją koncentrację zmuszony jest skierować na utrzymanie warunków szczęśliwej jazdy. Głównie zaabsorbowany jest stanem drogi i unikaniem sytuacji mogących wytrącić go z równowagi, warunkującej prawidłowy bieg roweru. W wypadku wieloosobowej wycieczki daleko poza miasto istotne znaczenie mają także międzyludzkie relacje. Wszystko to razem sprawia, że człowiek po wielogodzinnej wycieczce rowerowej jest psychicznie odnowiony. Wiele codziennych zmartwień zaczyna traktować poważniej, zwiększa się jego pomysłowość i bystrość spojrzenia w rozwiązywaniu codziennych problemów. Takie mogą być efekty uprawiania kolarstwa rekreacyjno-turystycznego. W celu zobrazowania pozytywnych skutków jeżdżenia rowerem, przedstawię jeden z kilku znanych sobie charakterystycznych przykładów.

W okresie dwóch przedostatnich rocznych dekad XX w., kiedy pełniłem nadane mi z wyboru obowiązki prezesa Klubu Turystyki Kolarskiej „Oś” PTTK przy Wojskowej Akademii Technicznej, bardzo aktywną działalnością wyróżniała się grupa kolarzy z Wydziału Mechanicznego WAT, wśród których Pan Józef uczynił wiele dla chwalebego rozwoju popularnej „Ośki”. Przyszedł jednak czas, kiedy musiał zmniejszyć swoje zaangażowanie rekreacyjne na rzecz pisania pracy doktorskiej. Tradycyjnie jednak zawsze informowałem go o organizowanych imprezach. Niezmiennie słyszałem w odpowiedzi jedno powtarzające się zdanie: „Niestety, nie mogę, mam nawał pracy”. Po dłuższych okresach takiej odmowy, pewnego razu coś się w Panu Józefie odmieniło. Wbrew dotychczasowej tradycji, powiedział bowiem: „A wiesz, pojedę. Nic mi nie wychodzi, więc zamiast ślęczeć na próżno, po-

oddycham świeżym powietrzem”. Wycieczka wiodła przez Bemowski Lasek ku bezdrożom Puszczy Kampinoskiej. Wędrując przez czarowne zakamarki puszczańskie w pewnej chwili słyszę głośny krzyk Pana Józefa: „Mam! Mam! Mam!”. Lekko odwrócony do tyłu, zdziwiony, pytam: „Józiu, co tam masz?” Odpowiedź była dla mnie tyle interesująca co zaskakująca. Pan Józef radosnym głosem objawił wszem i wobec, iż ma rozwiązanie głównej tezy swej pracy doktorskiej. Po powrocie z wycieczki szybko wrócił do przerwanej pracy. Przeprowadzone wówczas obliczenia potwierdziły słuszność rozumowania, która narzuciła mu się w czasie wycieczki. Tym samym otworzyła się mojemu koledze droga do skończenia dzieła. Parafrazując, można by rzec, że „puszczańskie uroki” uporządkowały jego myśli.

Jak już powiedziałem, nie jest to przykład odosobniony. Nie będę jednak wszystkich opisywał, gdyż nie taki cel sobie tu stawiam. Ten charakterystyczny przypadek mówi już o istocie problemu. Jest to zagadnienie dotychczas mało rozpoznane, które – jak sądzę – niewątpliwie powinno znaleźć się w zakresie medycznych dociekań.

We wszystkich przypadkach, kiedy piszę o dobroczynnym wpływie roweru na zdrowie i samopoczucie człowieka mam na uwadze rower „prawdziwy”. Rower lekarski jest substytutem, ale w niektórych przypadkach jest konieczny do zastosowania, choć myślę, że jest obliczony jednak na „zaczarowanie” rozleniwionej psychiki. Daje niewspółmiernie słabsze rezultaty w stosunku do opisanego przeze mnie kolarstwa rekreacyjnego.

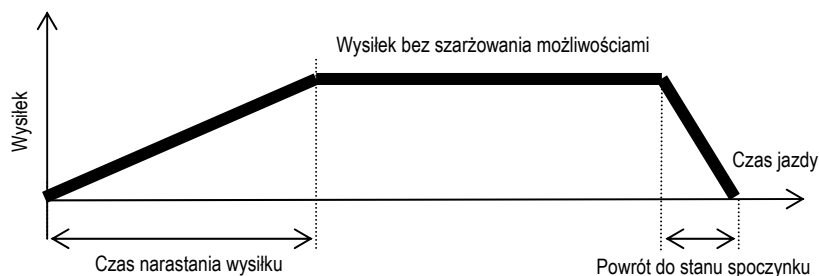




Praktyczne normy zdrowej jazdy na rowerze

Aby rower mógł w pełni wykazać swoje dobroczynne dla zdrowia działanie, należy pamiętać o przestrzeganiu paru podstawowych zasad. Wszystkie one wynikają z potrzeby rozważnego dozowania jego możliwości i ostrożnego podchodzenia do uprawiania wyczynu. Z tego względu nie polecam (szczególnie przy chorobach serca) angażowania się w różnego rodzaju „ścigania” i w akrobatykę wysiłkową. Natomiast usilnie będę propagował szerokie zainteresowanie się turystyką kolarską, która najpełniej uwytatnia wszystkie wymienione przeze mnie aspekty zdrowotne. Trzeba by jednak zawsze pamiętać o właściwym dozowaniu swoich możliwości.

Przykład właściwego rozkładu sił kolarza w czasie wypadu rowerowego został przedstawiony na rysunku 1. Taki styl jazdy nie leży jednak w orbicie zainteresowań ludzi młodych, bowiem ich możliwość szybkiej regeneracji sił nie przywołuje nawet na myśl takiego problemu. Naturalna dążność młodzieży do sprawdzenia się w wyczynie omal narzuca konieczność wysiłkowych działań. Sygnalizuję jednak, iż z biegiem życia problem zdrowego uprawiania jazdy na rowerze powinien zacząć interesować każdego człowieka. Im wcześniej taka potrzeba zagnieździ się w głowie, tym dla jego zdrowia lepiej.



Rysunek 1. Graficzne przedstawienie dozowania wysiłku w czasie jazdy rowerowej, gwarantujące dobre samopoczucie i zdrowie

Źródło: opracowanie własne

Następna z podstawowych zasad, o której należy bezwzględnie zawsze pamiętać, wiąże się z anomaliami wysiłkowymi w czasie długotrwałej jazdy na rowerze. Nawet najbardziej wytrawny kolarz w trzecim dniu ciągłej jazdy przechodzi kryzys. Aby słabość tę pokonać organizatorzy imprezy zwykle nie planują w tym dniu jazdy rowerowej. Takie działanie zbytnio rozciąga jednak okres trwania dokuczliwego stanu i nie jest najlepiej znoszone przez organizm ludzki. Praktyka uczy, że najwłaściwszym działaniem w tym przypadku będzie zrealizowanie przejażdżki rowerowej na krótszej trasie. Trzeci dzień rowerowej wędrowki musi się więc charakteryzować spokojniejszą jazdą oraz atrakcyjnymi, dobrze zaplanowanymi, licznymi przerwami.

HEALTH ASPECTS OF CYCLING

Abstract

Author wrote his article based on many years of experience with bike, through which he was able to alleviate ischemic heart disease, eliminate back pain and tension. The practice of cycling not only improves fitness but also mental health. Of course you have to remember not to exceed yours possibilities.

SPOJRZENIE TURYSTY... Z ROWERU I NIE TYLKO

O doświadczaniu turystyki

Czy istnieje coś takiego, jak doświadczanie turystyki przez podróżowanie fizyczne? Zasadność tak postawionego pytania podpowiada swoim rozumowaniem John Ruskin. Uważał on, że w ogóle nie można uznać za podróżowanie, np. jazdy koleją (patrz: Wang 2000, s. 179). W tym konkretnym przypadku człowiek jest jedynie „przesyłany” z miejsca na miejsce jak paczka. W ślad za jego myślą można twierdzić, że każda podróż, w której człowiek jest „przenoszony” lub „przewożony” nie jest podróżowaniem rzeczywistym, jest podróżowaniem „przenośnym”. Zatem podróżowanie realne, to takie, które zmusza człowieka do użycia siły własnych mięśni i kreatywności swojego umysłu. Nic, co „podane”, nie może zastąpić tego, co „doświadczane samym sobą”. Pozostaje więc podróżowanie piesze lub rowerowe, pod warunkiem, że rower nie jest napędzany elektrycznie. Za prawdziwe podróżowanie można uznać jedynie tzw. turystykę fizyczną, czyli pieszą i rowerową.

Przyjęło się, że aparat fotograficzny i turystyka to dwa typowo nowoczesne sposoby widzenia świata (np. Horne 1984, s. 21). W kontekście podróżowania fizycznego to oko i wiedziony przez nie turysta są wyznacznikami widzenia świata. Kiedy takie spojrzenie turystyczne jest najlepsze? Oczywiście z pozycji piechura lub cyklisty. Zdobywanie doświadczenia osobistego i władzy nad samym sobą jest tutaj sprawą pierwszorzędną. Tym samym kształtuje się wytrwałość w dążeniu do osiągnięcia celu podróży i hartowanie wytrzymałości własnego ciała.

Turystyka nie jest na pewno tą dziedziną, w której podejmuje się pierwszą próbę podporządkowania nauki i władzy decyzjom spojrzenia. Niemniej spojrzenie turystyczne organizuje nasze doznania w zupełnie nowy sposób. Nie jest bowiem ono spojrzeniem pierwszego przypadkowego obserwatora, lecz spojrzeniem turysty świadomego. Turysty, dla którego zbrodnią byłoby siedzieć na miejscu, gdy

cały świat jest w ruchu¹, dla turysty uważającego wszystkich podróżujących za turystów. Tak jak lekarz w spojrzeniu medycznym nie ogranicza gęsta krata struktury, tak podróżujący w spojrzeniu turystycznym powinien dostrzegać barwy i kształty, zmiany i zniekształcenia, a nawet rozmaite anomalie.

Można powątpiewać, czy spojrzenie turystyczne ma coś wspólnego z poważnym spojrzeniem medycznym, o jakim pisze M. Foucault (1999, s. 120–121). Z tego spojrzenia wynika przede wszystkim troska o zdrowie i funkcjonowanie ludzkiego ciała. Jeśli jednak przyjmiemy, że w turystyce fizycznej też chodzi w dużej mierze o kondycję naszego ciała, to jest to prosta droga do łączenia dbałości o zdrowie z doznaniem turystycznymi. Wszak podróżowanie, szerzej turystyka jako dziedzina życia, to rzeczy przyjemne, to zjawiska, dla których ludzie co jakiś czas przerywają pracę i opuszczają swoje miejsca zamieszkania. Z założenia turystyka i podróżowanie mają dawać przyjemne, niecodzienne doznania. Przynajmniej części takich doznań dostarczają widoki, krajobrazy i elementy architektury. „Na wyjeździe” przyglądamy się otoczeniu z zainteresowaniem i ciekawością, a świat wokół nas sprawia nam radość. Patrzymy na to, co nas otacza i jest to patrzenie zdaniem J. Urry’ego (2007, s. 13–14) społecznie uporządkowane i usystematyzowane w takim samym stopniu, co spojrzenie medyczne. Sam porządek patrzenia jest odmienny, ale w wytwarzaniu „zbędnej” przyjemności turystów pomagają rzesze zawodowych specjalistów, nie tylko uczących spojrzenia turystycznego, ale nieustannie pracujących nad udoskonalaniem widzenia świata przez turystów.

Oczywiście nie ma jednego, wzorcowego doświadczenia turystycznego. Sposób patrzenia na świat zależy od społeczeństwa, od grupy społecznej i od czasu historycznego, w którym doświadczane jest spojrzenie turystyczne. Spojrzenie każdego turysty definiuje bowiem różnica w postrzeganiu otaczającej go rzeczywistości. Nie ma czegoś takiego, jak doświadczenie uniwersalne, typowe dla wszystkich turystów w każdym momencie dziejów. Nawet w tak ujednoliconej formie podróży jak pielgrzymka istnieją odrębne oczekiwania i doświadczenia jej uczestników, o czym tak dosadnie pisał już w XIV stuleciu Geoffrey Chaucer w *Opowieściach kanterberyjskich* (zob. Huppé 1964, s. 24–36). Dzieje się tak dlatego, że spojrzenie turysty w każdym okresie historycznym powstaje przez odniesienie do swego przeciwieństwa, różnych nieturystycznych, a więc bardziej codziennych odmian doświadczenia społecznego i świadomości społecznej. To, jakie będzie turystyczne spojrzenie na świat, zależy od tego, co jest jego przeciwieństwem, czyli od tego, na czym polega w danym momencie doświadczenie nieturystyczne. Zatem, jak podkreśla J. Urry (2007, s. 14–15), spojrzenie turysty zakłada istnienie pewnego systemu praktyk i znaczeń społecznych, które definiują określone zachowania jako turystyczne, ale nie z uwagi na właściwe im cechy, tylko przez to, jak kontrastują

¹ W ten sposób myślał już Thomas Cook w połowie XIX w.; por. P. Brendon (1991, s. 65).

z nieturystycznymi praktykami społecznymi, zwłaszcza z tymi, które wiążą się z domem i pracą zarobkową.

Turystyka i podróżowanie jako zjawiska społeczne mają większe znaczenie niż się im na ogół przypisuje. Na pozór banalne, nastroczają socjologom tak wielu problemów, że wytłumaczenie tych zjawisk okazuje się nad wyraz złożone. Otóż badanie podróżowania może nam powiedzieć wiele ciekawych i ważnych rzeczy na temat „normalnego życia” w danej grupie społecznej. Pozwala ustalić, dlaczego pewne zachowania są uważane za odchylenia od normy. Na turystykę składają się bowiem praktyki związane z „odjazdami” i „odlotami”, a więc w pewnym zakresie polegające na zerwaniu z ustalonym porządkiem i praktykami dnia codziennego. Analiza tego, na czym polega doświadczenie turysty w różnych grupach społecznych jest doskonałym sposobem, aby dowiedzieć się czegoś o „normalnym funkcjonowaniu społeczeństwa”. Fakt istniejących różnic może posłużyć analizie normy na drodze badania typowych form turystyki. Zatem turystyka nie tylko nie jest zjawiskiem trywialnym, ale stanowi poważny przedmiot badawczy, bo pozwala ujawnić normy zachowania, które w przeciwnym razie pozostałyby niezauważone.

Niemniej, choć doświadczenie turystyczne jest historycznie i socjologicznie zróżnicowane, można wyróżnić kilka podstawowych właściwości praktyk społecznych określanych mianem „turystyka” (Urry 2007, s. 16–17). Praktyki te stanowią podstawę rozważań, w których należy się odwoływać do historii, socjologii i globalizacji. Turystyka jest sposobem spędzania wolnego czasu w przeciwieństwie do czasu pracy. Turystyka polega na przemieszczaniu się w inne miejsca, czyli odbywaniu podróży. Cele podróży i miejsca pobytu to lokalizacje inne niż miejsca zamieszkania i pracy. Zwiedzane miejsca są odskocznią od pracy. W odpowiedzi na masowe zainteresowanie turystyką powstają nowe usługi turystyczne. Oczekiwania turystów są konstruowane na podstawie odmiennej niż praktyki nieturystyczne. Spojrzenie turysty poszukuje widoków niecodziennych i jest zazwyczaj uwieczniane za pomocą fotografii itp.

Bycie turystą to jeden z wyznaczników bycia „nowoczesnym”. Nigdzie „nie wyjeżdżać”, to tak jak nie mieć samochodu albo ładnego domu. W społeczeństwie nowoczesnym turystyka stała się symbolem statusu, a przy tym uchodzi za warunek zdrowia (Feifer 1985, s. 224). Od XVIII w. scholastyczne postrzeganie podróży jako okazji do nawiązywania dyskusji ustąpiło miejsca podróży jako naocznej obserwacji. Doświadczenie podróży stało się wrażeniem wzrokowym, „spojrzeniem” wspomaganym przez popularne przewodniki promujące nowe sposoby patrzenia na świat (por.: Adler 1989). Jeszcze w XIX w. ludzie spoza klasy wyższej rzadko podróżowali wyłącznie dla wrażeń wzrokowych, bez związku z pracą czy interesami. Natomiast właśnie fakt, że większość populacji niemal co roku wybiera się gdzieś, aby podziwiać widoki odmienne od codziennych, i zatrzymuje się tam z powodów

zasadniczo niemających nic wspólnego z pracą, wyróżnia turystykę masową w społeczeństwach nowoczesnych. Ludzie, którzy nie podróżują, tracą pozycję społeczną, ponieważ podróżowanie stało się symbolem statusu. Poczucie, że podróżowanie i wakacje są koniecznością stanowi jeden z elementarnych aspektów nowoczesnej egzystencji. „Potrzebuję wakacji”, to jedna z najbardziej oczywistych refleksji nowoczesnego dyskursu oparta na przeświadczeniu, że aby zachować zdrowie fizyczne i psychiczne, trzeba od czasu do czasu gdzieś wyjechać².

Perspektywy badań nad spojrzeniem w turystyce rowerowej

Dla socjologów nie lada wyzwaniem okazało się stworzenie teorii „zabawy, przyjemności i rozrywki”. Choć osiągnięcia w dziedzinie socjologii turystyki są interesujące, to na tym polu pozostało jeszcze wiele do zrobienia. D. Boorstin jako jedną z wcześniejszych konceptualizacji, ukuł analityczny termin „pseudow wydarzenie”, dla którego za podstawowy przykład wybrał turystykę (zob. Boorstin 1964, Baudrillard 1998). W myśl tej koncepcji masowy turysta został odizolowany od środowiska naturalnego, przemieszczać się może tylko w zorganizowanych grupach z przewodnikiem, przez co nie dostrzega otaczającej go „rzeczywistości”. Dlatego branża turystyczna i ludność tubylcza ciągle wyszukują rozmaite widowiska dla „poprowadzenia” turysty, chroniąc go przed obcością zastanego otoczenia.

Ta prosta z założenia teza nie przystaje jednak do turystyki rowerowej, bowiem w tym przypadku nie musi zachodzić zamiana „indywidualnego podróżnika” w „masowego turystę”. Idea zamkniętego kręgu, w jakim z reguły znajduje się turysta, też wymyka się kontroli³. Cyklista bowiem nie zostaje uwolniony od odpowiedzialności za siebie, nic go też nie chroni przed brutalną rzeczywistością. Poza tym z reguły nic i nikt nie ogranicza jego swobody ruchu do wybranych obiektów widokowych (poza specjalnie wytyczonymi ścieżkami rowerowymi). Tu nie dochodzi również do powierzchownego stylu prezentacji turystycznej czy łatwych uproszczeń.

W kontekście turystyki fizycznej nie można również mówić o turyście ogólnie, bo mamy do czynienia z wieloma typami turystów i wzorami doświadczenia turystycznego. Rozróżnienie na turystykę „przeżyciową”, „krosową”, czy „egzystencjalną” nie odpowiada koncepcji „klosza” konwencjonalnych usług turystycznych (zob. Cohen 1979). Przeciwnie, te doświadczenia biorą się z rezygnacji, w takim czy innym stopniu, z oferty turystyki zorganizowanej. Co prawda istnienie „klosza”

² O potrzebie wyjazdów wakacyjnych por. L. Kościelak (2011).

³ Por. znaną książkę L. Turner, J. Ash (1975).

pozwała wielu turystom dotrzeć do terenów, których by raczej nie odwiedzili. Trudno bowiem dotrzeć na rowerze w odległe miejsca. Niemniej trudno oprzeć się wrażeniu, że turystyce „przenośnej” brak autentyczności i głębszego poznania kultury miejsc odwiedzanych. Natłok szybko zmieniających się obrazów i jednocześnie zróżnicowanie doznań nie sprzyjają utrwalaniu doświadczenia turysty. Nie do końca więc można się zgodzić z D. MacCannellem (2005, s. 76–77), że wszyscy turyści ucieleśniają poszukiwanie autentyczności w oddaleniu od własnej codzienności. Choć coraz częściej turystów fascynuje „prawdziwe życie” innych, nawet gdy realia są „ustawione” pod odwiedzających.

D. MacCannella interesują zwłaszcza relacje społeczne zrodzone z fascynacji pracą innych. Takiego „prawdziwego życia” trzeba szukać za kulisami, gdzie pozostaje ukryte przed wzrokiem intruzów. Spojrzenie turysty polega tutaj na wdzieraniu się w cudze życie, co w normalnych warunkach byłoby nie do przyjęcia. Dlatego tubylcy chcąc przyciągnąć wzrok turystów zaczęli projektować i tworzyć sztuczne obszary zakulisowe. W ten sposób wokół „inscenizowanej autentyczności” mogą powstawać „obszary turystyczne”. Sztuczne atrakcje turystyczne są odzwierciedleniem określonych reakcji ludzi, którzy wzbudzają zainteresowanie turystów. Z jednej strony chronią się więc przed wścibstwem obcych, a z drugiej wykorzystują okazję do zarobienia pieniędzy. D. MacCannell (1973) uważa, że „pseudowydarzenia” są wynikiem kreowanych przez turystykę relacji społecznych, a nie – jak chce Boorstin – jakąś indywidualną pogonią za autentycznością.

Koncepcją autentyczności zajęli się bardziej szczegółowo P. Pearce i G. Moscardo (1986), rozgraniczając autentyczność lokalizacji od autentyczności osób będących przedmiotem spojrzenia turysty. Ich zdaniem należałoby też odróżniać od siebie poszczególne, znaczące dla danego turysty elementy doświadczenia bycia turystą. Natomiast M. Crick (1988, s. 65–68) zwrócił uwagę na to, że w pewnym sensie każda kultura jest „inscenizowana” i nieautentyczna, gdyż kultury podlegają modyfikacjom i poddawane są przeróbkom człowieka. Stąd pojawia się pytanie, dlaczego na oko nieautentyczne produkty kulturowe oferowane turystom tak znacząco różnią się od istniejących niezależnie od turystyki wytworów danej kultury (Rojek, Urry 1997).

W przeciwieństwie do uczestnika pielgrzymki religijnej, który składa hołd jednemu ośrodkowi kultu, turysta odwiedza całą masę ośrodków i atrakcji. Wśród nich są również ośrodki przemysłowe i miejsca pracy, które oprócz roli odgrywanej w organizacji społeczeństwa, stały się również jedną z jego wizytówek (MacCannell 2005). Takie zainteresowanie widokiem pracy jest „wypoczynkiem wyalienowanym”, w którym następuje paradoksalne odwrócenie sensu czasu wolnego. Przykłady można by mnożyć, ale warto wskazać na specjalne fabryki jedwabiu w Chinach czy produkcję wysublimowanych alkoholi na Gran Canaria.

W złożonym procesie produkcji ośrodki turystyczne wytwarzają i utrzymują znormalizowane i dochodowe widoki turystyczne. Tego bowiem, co zobaczą turyści, nie można pozostawić losowi. Trzeba ludziom pokazać na co mają patrzeć. Nierzadko obiekt turystyczny służy za znacznik czegoś, co kiedyś wydarzyło się w danym miejscu.

D. MacCannell (2005, s. 66–70) uważa, że dany wytwór natury lub kultury staje się obiektem rytuału turystycznego w efekcie procesu pewnej sakralizacji. Proces ten składa się z kilku etapów: nazywania, ujęcia w ramy, umieszczenia na piedestale, reprodukcji mechanicznej i reprodukcji społecznej. Ta ostatnia polega na wzorowaniu na niej nowych obiektów turystycznych. Niemniej oprócz licznych atrakcji przypominających miejsca kultu jest też wiele takich, na które wzrok turysty pada jedynie przelotnie. Zatem percepcja turysty bywa niezwykle zmienna, poszukuje on i oczekuje wciąż czegoś nowego i wyjątkowego. D. MacCannell (2005, s. 292) stwierdza, że „wszystko, na co zwraca się czyjąś uwagę jest potencjalnie atrakcją turystyczną”.

Składające się na ten proces etapy doświadczenia turystycznego można objaśnić na analizie pielgrzymki (por.: Turner 1974). Przemieszczanie się od jednego miejsca do następnego regulują przełomowe rytuały przejścia. Pierwszy etap polega na towarzyskim i przestrzennym oderwaniu się od miejsca zamieszkania i tradycyjnych więzi społecznych. Drugi etap to doświadczenie graniczne, kiedy turysta znajduje się poza ograniczeniami czasu i miejsca, a tradycyjne relacje społeczne zostają wzięte w nawias. Doświadcza się wtedy poczucia uczestniczenia w czymś boskim i ponadnaturalnym. Na etapie reintegracji turysta z powrotem włącza się do swojej wyjściowej grupy społecznej, uzyskując z reguły wyższy status społeczny.

Turysta, podobnie jak pielgrzym, wyrusza z rodzimej miejscowości do odległego celu, a potem wraca do siebie. W oddalonym miejscu tak pielgrzym, jak i turysta, jakkolwiek na różne sposoby, „oddają cześć” obiektowi kultu lub kultury, co wprawia ich w stan wyjątkowego przeżycia. Taka sytuacja „z pogranicza” wskazuje na zjawisko zaniedbane przez D. MacCannella, a mianowicie na to, że w doświadczeniu turysty większość codziennych zobowiązań zostaje wzięta w nawias lub wręcz zastąpiona swoim przeciwieństwem. Panuje przyzwolenie na swobodę, turysta ma być „rozrywkowy” i bawić się, by uczestniczyć w nieskrępowanych zachowaniach wspólnotowych. Są to argumenty podważające tezę o prostym, uporządkowanym, „rutynowym” charakterze ludzkiej aktywności (zob. Giddens 2003). W rzeczywistości często mamy do czynienia z działaniem tylko połowicznie rutynowym.

Niektórzy autorzy opowiadający się za tą perspektywą są zdania, że takie „rozrywkowe”, wręcz „ludyczne” zachowania służą przede wszystkim odnowie lub kompensacji, pozwalając turyście zregenerować się przed powrotem do codziennej rutyny życia rodzinnego i pracy. Inni autorzy uważają, że ogólnikowe pojęcia

doświadczenia granicznego i inwersji zasad trzeba wypełnić konkretną treścią. Chcąc dowiedzieć się, co ulega odwróceniu i na czym polega doświadczenie graniczne, należy poznać społeczne i kulturowe wzory codziennej egzystencji turysty. Na przykład A. Gottlieb (1982) twierdzi, że celem wakacji jest odwrócenie porządku dnia codziennego. Jeden turysta będzie chciał „przez jeden dzień żyć jak wieśniak”, podczas gdy drugi zapragnie „przez jeden dzień żyć jak król”. Przykłady te wskazują na pewną kluczową właściwość turystyki, a mianowicie na istnienie wyraźnej różnicy między codziennością a przeżyciami turystycznymi, i że takie różnice wytwarzają rozmaite obszary pogranicza.

To stawia pod znakiem zapytania tezę, zgodnie z którą istotą turystyki jest poszukiwanie autentyczności. Istotą bowiem okazuje się poszukiwanie różnicy w stosunku do miejsca zamieszkania i pracy. Możliwe, że poszukiwanie autentyczności jest ważnym aspektem tego zjawiska, ale tylko o tyle, o ile autentyczność kontrastuje z doświadczeniem codzienności. Co więcej, z najnowszych analiz wynika, że niektórzy turyści, których M. Feifer (1985) nazywa „postturytami”, niemal pławią się w nieautentyczności doświadczenia turystycznego. „Postturyści” z radością oddają się różnym turystycznym zabawom. Wiedzą, że nie istnieje autentyczne doświadczenie turystyczne, jest tylko szereg gier lub scenariuszy do odegrania.

Wypada więc zastanowić się, co takiego tworzy spojrzenie turysty. Na konieczne minimum składają się pewne cechy miejsca odróżniające je od krajobrazu życia codziennego. Turystyka jest wynikiem binarnego podziału na to, co zwykłe/codziennie i niezwykle/niecodzienne. Wrażenia turysty mają wymiar przyjemności, która jest „niecodzienna” (Robinson 1976, s. 157), co nie znaczy, że inne elementy tworzące doświadczenie turysty nie będą mu pozwalały poczuć się prawie „jak w domu”. Kolejne obiekty turystyczne muszą jednak wносить jakąś różnicę, być niecodzienne. Turysta powinien mieć możliwość doświadczenia szczególnie nietypowych przyjemności angażujących inne zmysły niż na co dzień lub angażujących je mocniej. Przy czym istnieje wiele różnych sposobów wytwarzania i utrzymywania różnicy między zwyczajnością a niezwykłością.

Po pierwsze, można oglądać wyjątkowe obiekty, jak wieża Eiffla, Pałac Buckingham, Brama Brandenburska czy Bazylika św. Piotra. Są to obiekty niemające ze sobą absolutnie nic wspólnego poza tym, że można je oglądać i każdy o nich wie. Są słynne, chociaż przyczyny ich sławy mogą przemijać. Większość mieszkańców Europy chciałaby choć raz w życiu zobaczyć je na własne oczy, wyrusza więc z „pielgrzymką” do tego miejsca „kultu”, którym akurat są stolice ważnych kulturowo krajów (por.: Roche 2000).

Po drugie, można oglądać określone znaki, takie jak typowo angielska wioska, typowo rzymski kościół, typowo niemiecki ogródek piwny czy typowo francuski za-

mek. Ten sposób patrzenia świadczy o tym, że być turystą to w pewnym sensie być semiotykiem, odczytywać z krajobrazu znaczenia istniejących pojęć lub odnajdywać w nim znaki wywodzące się z różnych dyskursów podróży i turystyki (Culler 1981, s. 3128).

Po trzecie, można dostrzegać niezwykłe aspekty obiektów, które kiedyś były zupełnie zwyczajne. Jednym z przykładów jest zwiedzanie muzeów przedstawiających życie zwykłych ludzi, ze szczególnym uwzględnieniem materialnych wyrobów kulturowych. Takie przedmioty są często eksponowane w „realistycznym” kontekście ukazującym z grubsza, jak wyglądały domy, warsztaty i fabryki. Zwiedzający widzą więc niezwykle elementy towarzyszące życiu innych ludzi, które w swoim czasie były całkiem zwyczajne⁴.

Można oglądać także zwyczajne aspekty życia społecznego przeniesione w niezwykły kontekst. Taki rodzaj turystyki jest spotykany w Izraelu. Odwiedzający z wielkim zainteresowaniem przyglądają się codziennym czynnościom w gospodarstwach spółdzielczych, by stwierdzić, że wyglądają one zaskakująco zwyczajnie. Można również wykonywać zwyczajne czynności w niezwykłym środowisku. Uprawianie sportów, robienie zakupów, jedzenie i picie nabierają szczególnego znaczenia, kiedy odbywają się w wyjątkowej scenerii. Oprawa nadaje, skądinąd przyjemnym i powszednim czynnościom, walor niezwykłości.

Wreszcie są znaki mówiące, że jakiś obiekt jest naprawdę niezwykły, nawet jeśli na taki nie wygląda. Dobrym przykładem takiego przedmiotu jest ząb Napoleona (na wyspie Elbie), który nie robi wrażenia niczego niezwykłego. Tym, co przyciąga uwagę, nie jest sam obiekt, ale opis mówiący, że mamy do czynienia z czymś, co jest związane ze szczególnym bohaterem. W ten sposób znacznik staje się obiektem (Culler 1981, s. 3129). Z podobnym sposobem patrzenia mamy do czynienia w galeriach sztuki, gdzie plakietka z nazwiskiem artysty – powiedzmy „Rembrandt” – jest obiektem przyciągającym wzrok na równi z samym obrazem, często trudnym do wyróżnienia spośród wielu innych obrazów poświęconych np. martwej naturze.

Choć w turystyce najważniejsze jest patrzenie, to jednakże zwraca się również uwagę na bardziej ogólne zjawisko konsumpcji. Zdaniem C. Campbella (1987), kluczowymi cechami nowoczesnego konsumeryzmu są skryte marzycielstwo i antycypacja. Turyści nie oczekują satysfakcji po produktach, ich wybieraniu, nabywaniu i używaniu. Satysfakcja bierze się raczej z antycypacji, z poszukiwania wyimaginowanej przyjemności. Zatem podstawowym motywem konsumpcji nie są materialistyczne potrzeby. Źródłem motywacji jest pragnienie przeżycia „naprawdę” scenariuszy, jakie kreuje wyobraźnia. Z uwagi na to, że „rzeczywistość” rzadko kiedy osiąga wymarzonego ideału, każdy zakup okazuje się rozczarowaniem i rodzi pożą-

⁴ Na temat pokazywania przeszłości zob. J. Urry J (1996).

danie coraz to nowych produktów. Współczesny konsumeryzm opiera się na dialektyce nowości i nienasycenia.

Dla C. Campbella (1987, s. 88–95) „wyobraźniowy hedonizm” zdaje się stosunkowo autonomiczną właściwością nowoczesnych społeczeństw, niezależną od konkretnych rozwiązań instytucjonalnych, albo od określonych wzorów rywalizacji społecznej. Oba te założenia są dość wątpliwe, zwłaszcza w odniesieniu do turystyki. Trudno bowiem wyobrazić sobie nowoczesną turystykę, lekceważąc to, że związane z nią czynności są dosłownie formowane w naszej wyobraźni przez reklamę i media oraz świadomą rywalizację między różnymi grupami społecznymi⁵. Jeśli współczesny konsumeryzm polega na wyobrażeniu przyjemności, to turystyka z pewnością jest przypadkiem paradygmatycznym. Z natury rzeczy polega ona na marzeniach i antycypacji nowych, niecodziennych doświadczeń. Takie marzenia nie biorą się jednak znikąd. Ich treść tworzą reklamy i inne generowane przez media zbiory znaków, które często bardzo wyraźnie nawiązują do rywalizacji społecznej na wielu płaszczyznach.

Kolejnym zastrzeżeniem jest traktowanie nowoczesnego konsumeryzmu tak, jakby był historycznie niezmienny. Nie stawia się pytania o ewolucję wzorców konsumpcji i ewentualne równoległe przemiany systemu kapitalistycznej produkcji (konsumpcja jako „nabywanie” nie wyklucza produkcji w ramach gospodarstwa domowego). Wielu autorów jest zdania, że społeczeństwa nowoczesne są właśnie w trakcie potężnej przemiany polegającej na przejściu od kapitalizmu zorganizowanego w niezorganizowany (Lash, Urry 1987). Obserwujemy przy tym odejście od konsumpcji masowej ku jej bardziej zindywidualizowanym wzorom.

Widzieć i wiedzieć

Zostało już powiedziane, że tylko w turystyce fizycznej można mówić o tzw. naturalnym spojrzeniu turystycznym. Zgodnie bowiem z przywoływaną już myślą M. Foucaulta (1999, s. 141–159) naturalna turystyka przechodzi przez cztery etapy doświadczenia turystycznego. Pierwszym jest „rzut oka”, po nim następuje obserwacja, następny jest etap doświadczenia, który kończy się diagnozą. W kontekście podróżowania diagnoza polega na „byciu zadowolonym” z przeżycia konkretnego doświadczenia turystycznego. Proces ten można prześledzić na przykładzie szczególnego obiektu. Nad starym mazowieckim miastem Płock góruje katedra, budowana od XII w., co ułatwić może ten pierwszy wybór turystyczny, związany z tzw. rzutem oka.

⁵ Na temat wyobraźni turystycznej por. T. Selwyn (1996).



Fotografia 1. Rzut oka – ciekawa wieża

„Rzut oka” to spojrzenie nieskażone żadną ingerencją, ufnie przyjmujące to, co bezpośrednie i nic nie zmieniające. Fotografia dachów płockich jest tutaj dobrym przykładem. Wyraźnie wybija się tutaj wieża katedralna i tak, jak w średniowieczu, przyciąga uwagę i wzrok turystów.

Zachęteni widokiem turyści podążają pod katedrę. Rozpoczyna się drugi etap spojrzenia turystycznego, czyli obserwacja. Spojrzenie, które obserwuje, nadal powstrzymuje się od ingerencji, gdyż jest nieme i pozbawione gestów. Obserwacja pozostawia wszystko na swym miejscu, a w tym, co się ukazuje nie ma niczego, co byłoby przed nią ukryte. Dla obserwacji zawsze jest widzialne tylko to, co bezpośrednio widzi turysta. W myśleniu turysty czystość spojrzenia wiąże się z milczeniem, które pozwala się przyglądać. Kolejne trzy fotografie pokazują proces obserwacji naszej katedry, którą wybraliśmy na pierwszy „rzut oka”.

Te dwa pierwsze etapy spojrzenia są zdecydowanie związane z widzeniem turystycznym. Zaciekawiony pierwszym „rzutem oka” turysta postanawia bowiem przyrzeć się bliżej wybranemu przez siebie obiektowi turystycznemu. Spojrzenie, które obserwuje, ukazuje swoją wartość ze względu na bezpośrednie postrzeganie tego wszystkiego, co jest widzialne dla turysty. Obserwacja jest logiką na poziomie postrzeganych treści, gdyż jest sztuką odbierania wrażeń przedmiotowych, takich jakie są możliwe do zaobserwowania. Spojrzenie turystyczne na tych dwóch etapach można określić jako akt postrzegania, opartego na logice działań. Zobaczyliśmy coś, co nas zainteresowało, zaciekawiło, więc podejmujemy się obserwacji danego obiektu.



Fotografia 2.
Obserwacja 1 – zarys świątyni

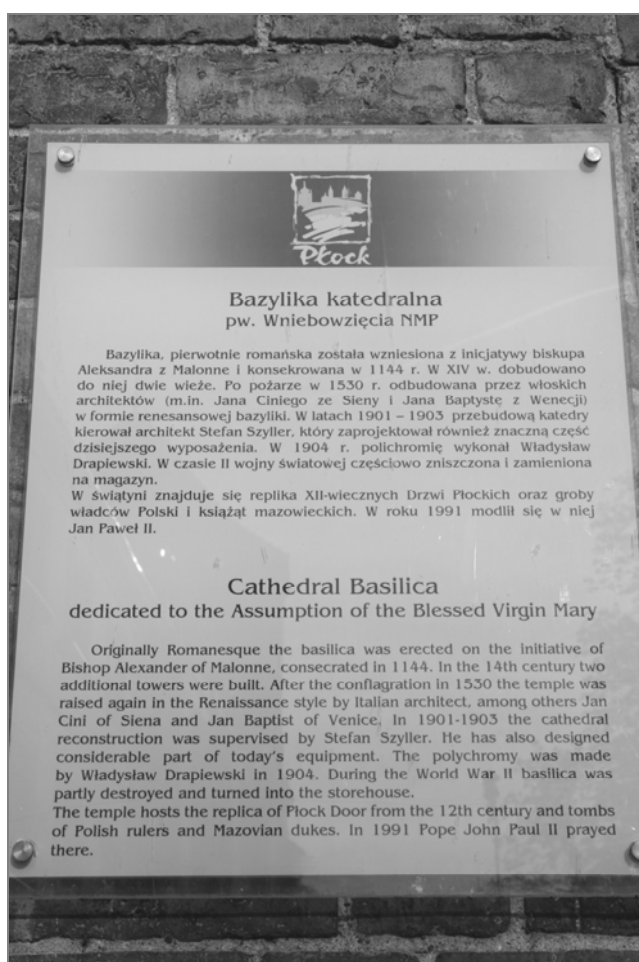


Fotografia 3.
Obserwacja 2 – korpus świątyni



Fotografia 4. Obserwacja 3 – fronton katedry płockiej

Dochodzimy do trzeciego etapu, a mianowicie do odsłonięcia prawdy o postrzeganym obiekcie, do bliższego poznania obiektu. Nasza katedra staje się podmiotem doświadczenia turystycznego. Krzyżują się tutaj nasze obserwacje z poznaniem bogactwa widzianego obiektu. W ten sposób przechodzimy granicę z widzianego na obszar wiedzy o danym obiekcie. Mamy okazję nie tylko widzieć, ale również poznać treść, która się kryje za widzianym obiektem, wejść do jego wnętrza. Stawiamy więc pytania, dzięki którym poznamy wybrany obiekt. Stawianie pytań łączy się z „badaniem” obiektu, z jego doświadczeniem jako atrakcji turystycznej.



Fotografia 5. Poznanie 1 – informacja o bazylice katedralnej w Płocku



Fotografia 6. Poznań 2 – tympanon nad wejściem głównym katedry



Fotografia 7. Poznań 3 – drzwi katedry płockiej z XII w. (kopia z brązu)⁶

⁶ Fotografie zamieszczone w tekście wykonał autor.

Przejście z widzialnego do obszaru wiedzy jest konkretnym doświadczeniem turystycznym danego obiektu. Pytania i poszukiwania odpowiedzi są tak długo otwarte, dopóki turysta jest zainteresowany danym obiektem, jego strukturą czy opisem. Spojrzenie turystyczne jako doświadczenie stanowi moment dojścia do równowagi między obserwacją obiektu a wiedzą na jego temat. Im lepsza wiedza, tym łatwiej polecać dany obiekt innym turystom. Rekomendacje są więc czwartym etapem spojrzenia turystycznego, bo diagnozują obiekt jako godny obejrzenia i poznania. W dogłębnym i naturalnym doświadczeniu turystyki uprzywilejowani są mimo wszystko piechurzy i cykliści.

Bibliografia

- Adler J., 1989, *Origins of Sightseeing*, "Annals of Tourism Research", no. 16, s. 7–29.
- Baudrillard J., 1998, *Ameryka*, tłum. R. Lis, Wydawnictwo Sic!, Warszawa.
- Boorstin D., 1964, *The Image: A Guide to Pseudo-Events in America*, Harper, New York.
- Brendon P., 1991, *Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism*, Secker and Warburg, London.
- Cohen E., 1979, *A phenomenology of tourist types*, "Sociology", no. 13, s. 179–201.
- Campbell C., 1987, *The Romantic Ethic and the Spirit of Modern Consumerism*, Basil Blackwell, Oxford.
- Crick M., 1988, *Sun, sex, sights, savings and servility*, Criticism, "Heresy and Interpretation", no. 1, s. 37–76.
- Culler J., 1981, *Semiotics of Tourism*, "American Journal of Semiotics", no. 1, s. 3127–3140.
- Feifer M., 1985, *Going Places*, Macmillan, London.
- Foucault M., 1999, *Narodziny kliniki*, przeł. P. Pieniążek, Wydawnictwo KR, Warszawa.
- Giddens A., 2003, *Stanowienie społeczeństwa. Zarys teorii strukturalizmu*, tłum. S. Amsterdamski, Zysk i S-ka, Poznań.
- Gottlieb A., 1982, *Americans' vacations*, "Annals of Tourism Research", no. 9, s. 165–187.
- Horne D., 1984, *The Great Museum*, Pluto, London.
- Huppé B., 1964, *A Reading of the Canterbury Tales*, State University of New York, New York.
- Kościełak L., 2011, *Aktywność turystyczna a zdrowie w rodzinie*, [w:] *Turystyka rodzinna a zachowania prospołeczne*, J. Śledzińska i B. Włodarczyk (red.), Wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa, s. 75–87.
- Lash S., Urry J., 1987, *The End of Organized Capitalism*, Polity, Cambridge.
- MacCannell D., 1973, *Staged authenticity: arrangements of social space in tourist settings*, "American Sociological Review", no. 79, s. 589–603.
- MacCannell D., 2005, *Turysta. Nowa teoria klasy późniejszej*, tłum. E. Klekot, A. Wieczorkiewicz, Muza, Warszawa.
- Pearce P., Moscardo G., 1986, *The concept of authenticity in tourist experiences*, "Australian and New Zealand Journal of Sociology", no. 22, s. 121–132.
- Robinson H., 1976, *A Geography of Tourism*, MacDonald & Evans, Plymouth.
- Roche M., 2000, *Mega-Events and Modernity*, Routledge, London.
- Rojek Ch., Urry J., 1997, *Touring Cultures*, Routledge, London.
- Selwyn T., 1996, *The Tourist Image*, Wiley, Chichester.

- Turner L., Ash J., 1975, *The Golden Hordes*, Constable, London.
- Turner V., 1974, *The Ritual Process*, Penguin, Harmondsworth.
- Urry J., 1996, *How societies remember the past*, [in] S. MacDonald, G. Fyfe (eds), *Theorizing Museums*, Oxford, s. 45–65.
- Urry J., 2007, *Spojrzenie turysty*, przeł. A. Szulżycka, PWN, Warszawa.
- Wang N., 2000, *Tourism and Modernity*, Elsevier, Oxford.

TOURIST GAZE FROM THE BIKE AND MORE

Abstract

The real physical travel is hiking and cycling. Another tourism is travelling „laptop”. Travelling makes a real man to use muscle strength and creativity of the mind. Only physical tourism provides a natural tourist gaze.

According to Michel Foucault's view, natural tourism goes through four stages of the tourist experience. The first is glance, a look of discovery. Then there is the observation, that is what a tourist sees. The third stage is an experience that is discovering the truth about the object. It is the transition from vision to knowledge. Knowing the object ends diagnosis. In the context of diagnosis of travelling is to the satisfaction of the tourist experience.

Karol PIOTROWSKI
Robert KACZMAREK
Krzysztof MAKARA
Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli

DYDAKTYCZNA I WYCHOWAWCZA ROLA TURYSTYKI ROWEROWEJ W SZKOLE NA PRZYKŁADZIE PUBLICZNEGO GIMNAZJUM NR 2 W ZDUŃSKIEJ WOLI

Wstęp

Rodzina i szkoła stanowią dwa podstawowe środowiska wychowawcze mające decydujący wpływ na wielostronny rozwój młodego pokolenia. Wpływ ten jest tym korzystniejszy, im nauczyciele i rodzice nawiążą ze sobą bliższe kontakty i skłonni będą do wzajemnego współdziałania i współpracy.

Założenia dydaktyczne i wychowawcze w nowoczesnej placówce oświatowej stawiają przed nią wyzwanie wspomagania rozwoju postaw turystycznych uczniów. W programie wychowawczo-dydaktycznym Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli znalazła się turystyka rowerowa. Realizując funkcję dydaktyczną tematykę turystyki rowerowej można podejmować na lekcjach (np. zajęcia wychowania fizycznego mogą być realizowane w formie aktywnej turystyki) i zajęciach pozalekcyjnych. Zadanie to nauczyciele podejmują w formie ścieżek edukacyjnych, projektów uczniowskich lub przez współpracę z organizacjami pozarządowymi.

Ścieżka edukacyjna to zestaw treści i umiejętności o istotnym znaczeniu wychowawczym, których realizacja może odbywać się w ramach nauczania przedmiotów lub w postaci odrębnych zajęć. W szkołach realizowane są projekty edukacyjne. Jest to metoda nauczania, która kształtuje wiele umiejętności oraz integruje wiedzę z różnych przedmiotów.

Placówki oświatowe propagują turystykę rowerową jako jedno z „narzędzi dydaktycznych” w krajoznawstwie regionalnym, a także nawiązują do ogólnych celów kształcenia zawartych w programie nauczania rozmaitych przedmiotów (historia,

biologia, geografia, wychowanie fizyczne). Ponadto umiejętność korzystania z prozdrowotnego aspektu aktywności fizycznej i potrzeba zaspokajania naturalnej ciekawości świata jest czymś, co pozwala zwiększyć satysfakcję, poczucie spełnienia i skutecznie ochronić przed postępującymi chorobami współczesnej cywilizacji. Zadania te wynikają z celów ogólnych podstawy programowej. W ramach turystyki rowerowej można realizować różne zadania, takie jak np.:

- korzystanie z różnych źródeł informacji,
- identyfikowanie związków i zależności oraz wyjaśnianie zjawisk i procesów,
- kształtowanie postaw.

Korzystanie z różnych źródeł informacji geograficznej i historycznej. Podstawa programowa realizowana jest zarówno w pracowni, jak i w terenie. Młodzież w sposób empiryczny sprawdza teorie poznawane na lekcjach. Tym sposobem zyskuje nowe doświadczenia i zdobywa wiedzę oraz kształtuje nowe umiejętności. Uczniowie dokonują wyboru miejsc docelowych, obiektów historycznych, obszarów geograficznych w oparciu o teksty źródłowe, technologie informacyjno-komunikacyjne w celu wykorzystania umiejętności technicznych, tj. dokonania pomiarów geograficznych, korzystania z planów i map, a także robienia fotografii, rysunków, wykresów w oparciu o zwiedzane obszary.

Identyfikowanie związków i zależności oraz wyjaśnianie zjawisk i procesów. Uczniowie potrafią posługiwać się podstawowym słownictwem geograficznym w celu opisywania, a także wyjaśniania zjawisk i procesów zachodzących w środowisku; są w stanie zidentyfikować związki i zależności w środowisku przyrodniczym, gospodarczym i historycznym dotyczące życia społecznego na płaszczyźnie lokalnej, regionalnej i krajowej. Uczniowie rozumieją wzajemne korelacje przyrody i człowieka oraz dostrzegają zależności w zróżnicowaniu przestrzennym zjawisk urbanistyczno-środowiskowych, a także czynnej działalności człowieka.

Kształtowanie postaw. Uczniowie rozwijają w sobie ciekawość świata poprzez zainteresowanie własnym regionem, kształtują w sobie hierarchię wartości i poczucie odpowiedzialności za środowisko przyrodnicze i kulturowe. W połączeniu z krzewieniem postaw patriotycznych utrwalanie tożsamości i świadomości narodowej, przy jednoczesnym poszanowaniu innych narodów, pozwala na wychowanie pełnowartościowych jednostek społecznych.

Turystyka kojarzy się nierozdzielnie z podróżami, sportem, rekreacją, poznawaniem czegoś nowego. Kształtowanie potrzeby ruchu, modelu aktywnego wypoczynku przyczynia się do utrwalania postaw prozdrowotnych. Nauczając krajoznawstwa w oparciu o turystykę rowerową, realizując zadania wynikające z funkcji wychowawczej, opiekuńczej i kształcącej dotyka się ponadto kształtowania postaw prospołecznych, umiejętności funkcjonowania i współdziałania w grupie, odpowie-

działności za towarzyszy wyprawy oraz gotowości niesienia pomocy. Umiejętność zestawienia wiedzy zdobytej w szkole z praktyką w zakresie krajoznawstwa, przyrody, orientacji w terenie, pierwszej pomocy i czynnego wypoczynku pozwala na efektywne wdrożenie w życie młodego człowieka wrażliwości na wartości wynikające z dziedzictwa kulturowego własnego regionu.¹

Turystyka rowerowa i krajoznawstwo we współczesnej szkole

Turystyka w szkole podlega ciągłej ewolucji, a głównym motorem tych zmian są wymagania turystyczne uczniów. W większości szkół propagowanie turystyki ogranicza się do organizacji wycieczek szkolnych, gdzie młodzież jest dowożona autobusem na miejsce docelowe. Atrakcyjność tych podróży determinowana jest dystansem, który dzieli uczniów od miejsca zamieszkania – im dalej, tym ciekawsze wydawałoby się tereny i miejsca. Oczywiście dobrze zaplanowana i przeprowadzona wycieczka autokarowa spełnia wiele celów dydaktycznych, niestety bardzo rzadko przyczynia się do propagowania turystyki aktywnej, do zdrowego wysiłku fizycznego. Wycieczki w dużych miastach prowadzone przez przewodników ograniczają rolę nauczyciela do funkcji opiekuńczo-dyscyplinującej. Uczniowie w wycieczkach upatrują możliwości spędzenia dni poza szkołą, z dala od nauki.

Turystyka rowerowa cieszy się dużą popularnością wśród młodzieży. Większość uczniów bardzo lubi jazdę na rowerze, co pozwala na planowanie ciekawych tras. Aspekt ekonomiczny determinuje wycieczki jednodniowe, których koszty są znacznie mniejsze z powodu niekorzystania z noclegu oraz z uwagi na własny transport. Turystyka rowerowa stwarza możliwości poznania najbliższej okolicy, miejsca zamieszkania i regionu, w jakim dorastają uczniowie. Wiele miejsc znajdujących się w pobliżu miejsca zamieszkania kryje w sobie tajemnice o aspekcie geograficznym i historycznym, bardzo interesującym dla młodych ludzi. Potrzeba poznania własnej tożsamości, swojego miejsca wychowania, poprzez bezpośredni z nim kontakt, umożliwi również efektywne wprowadzanie młodego człowieka w turystykę aktywną. Dodatkowym plusem jest wspomaganie rozwoju młodego człowieka, poprzez kształtowanie cech motorycznych. W tym ujęciu turystyka rowerowa ma zdecydowaną przewagę nad zorganizowanymi wyjazdami autokarowymi.

¹ Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z 23 grudnia 2008 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół (załącznik nr 4); http://bip.men.gov.pl/men_bip/akty_prawne/rozporzadzenie_20081223_v2.pdf (06.2011).

Na rozwój współczesnej turystyki rowerowej w Polsce zdecydowany wpływ mają różne czynniki: ekonomiczne, społeczne, prozdrowotne i proekologiczne oraz organizacyjne i prawne.

Czynniki ekonomiczne. Bardzo duży wpływ na rozwój turystyki rowerowej w Polsce mają ceny benzyny, gazu i ropy, co przekłada się na ekonomię transportu. Zmniejszanie kosztów wiąże się z tym, że coraz większe rzesze ludzi wybierają rower jako środek transportu, zwłaszcza na krótkich odcinkach – do pracy, szkoły, na zakupy, lub także jako sposób na wakacyjne bądź weekendowe podróże. Na krótkich trasach pojazdy silnikowe spalają bardzo duże ilości benzyny, co generuje znaczne koszty transportu. W ruchu miejskim, dzięki nowo powstałym ścieżkom rowerowym, bezpieczną alternatywą przemieszczania się są właśnie rowery. Okazuje się bowiem, że rower jest szybszym i tańszym środkiem transportu, szczególnie w ruchu miejskim. Umożliwia też sprawniejsze przemieszczanie się pomiędzy wybranymi punktami w mieście, a ponadto jest pojazdem ekologicznym, którego negatywny wpływ na środowisko jest znikomy.

Czynniki społeczne. Ważnym czynnikiem pomagającym w rozwoju turystyki rowerowej w Polsce jest doświadczenie innych krajów. Otwarcie granic i poszerzenie oferty turystycznej w Polsce zmieniły mentalność społeczną. Chęć samodzielnego, aktywnego wypoczynku w ramach obozów wędrownych, samotnych wędrówek po górach, które nosiły znamiona propagowania turystyki czynnej, została zastąpiona modelem rodzinnego, konsumpcyjnego spędzania czasu wolnego w kurortach, gdzie promowany był wypoczynek bierny. W ostatnich latach zwiększona wymiennosc kulturowa uświadomiła Polakom fakt, że rower jest bardzo popularnym środkiem transportu w wysokorozwiniętych krajach Europy Zachodniej, a nie reliktem przeszłości. Duży nacisk położony na ekologię, na zmniejszanie emisji spalin spowodował zmiany w infrastrukturze miast, które w coraz większym stopniu spełniają wymagania rowerzystów. Takie kraje, jak Holandia, Niemcy czy Dania ze swoimi doświadczeniami w planowaniu i budowie tras rowerowych, stają się przykładem dla naszej dynamicznie rozwijającej się infrastruktury rowerowej.

Czynniki prozdrowotne i proekologiczne. Aktualnie bardzo dużą wagę przykładają do ochrony środowiska i szeroko rozumianych zachowań proekologicznych. Akcje społeczne uświadamiają społeczeństwu zagrożenie, jakie niesie ze sobą zanieczyszczenie środowiska. Turyści coraz częściej wybierają miejsca, w których mogą odpocząć od wielkich aglomeracji przepięknie wyposażoną infrastrukturą przemysłową. Wzrost popularności turystyki rowerowej i zwiększona świadomość ekologiczna powoduje wspieranie lokalnych inicjatyw prozdrowotnych i proekologicznych, a jedną z nich jest akcja pt. „Masa krytyczna”. Poprzez propagowanie tury-

styki rowerowej, w której powstająca infrastruktura w niewielkim stopniu ingeruje w środowisko naturalne, umożliwia się bezpośredni kontakt człowieka z przyrodą.

Świadomość ekologiczna turystów determinuje zachowania prozdrowotne, które poprzez aktywne formy wypoczynku mają wpływ na utrzymanie bądź poprawianie sprawności fizycznej. Turystyka rowerowa pomaga rozwijać cechy motoryczne i jest świetną receptą na uprawianie aktywnego wypoczynku. Różnego rodzaju formy turystyki rowerowej zaspokajają potrzeby każdego wymagającego czy średnio zaawansowanego rowerzysty. Ten środek transportu może być przystosowany do jazdy miejskiej, długodystansowej, a również do jazdy w terenie – pozwala to dotrzeć do dużej rzeszy odbiorców.

Czynniki organizacyjne i prawne. Istotnym utrudnieniem w rozwoju szkolnej turystyki jest postępująca nieustannie biurokracja procesu wychowawczego i dydaktycznego. Obecnie zorganizowanie przez szkołę całkowicie zgodnie z przepisami prawa obozu wędrownego, czyli sztandarowej formy turystyki aktywnej, bez pomocy komercyjnych firm zewnętrznych, ze względu na przepisy sanitarne, konieczność licznych zezwoleń lub uprawnień jest praktycznie niemożliwe.

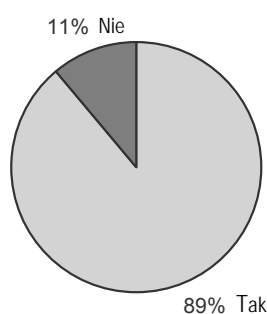
Alternatywą wydaje się być szkolna turystyka rowerowa, choć jej uprawianie również stwarza problemy. Przepisy ruchu drogowego wprawdzie ściśle określają sposoby poruszania się po drogach publicznych kolumnami rowerowych, określając liczbę i rodzaj wyposażenia uczestników ruchu, ale i tutaj pojawiają się problemy. Sprzęt, jakim dysponują dzieci nie pozwala na pokonywanie długich tras, co w znaczącym stopniu ogranicza możliwość wybierania ciekawych terenów. Czasami poważną przeszkodą w organizacji wycieczek rowerowych są rodzice, którzy poprzez swoją postawę, komentarze i roszczenia zniechęcają, szczególnie młodych nauczycieli do podejmowania tego typu inicjatyw. Opiekunowie nie chcą bowiem brać na swoje barki odpowiedzialności za młodzież narzekającą na kaprysy pogody, kurz, dokuczliwe owady itp. Konieczna jest zatem nieustanna pedagogizacja w tym zakresie rodziców. Kolejnym problemem jest niechęć do aktywnego spędzania czasu wolnego przez uczniów, gdyż nie mają rozbudzonych takich potrzeb.

Postrzeganie turystyki rowerowej przez uczniów Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli

Celem badań była diagnoza percepcji pojęcia „turystyka rowerowa” przez uczniów Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli. Ankietę przeprowadzono wśród uczniów w przedziale wiekowym 13–16 lat, z klas I–III; ankietowanych było 259

osób. Ankieta zawierała pytania dotyczące sprzętu rowerowego posiadanego przez uczniów, częstotliwości rowerowych wyjazdów rodzinnych, celów wyjazdów, środka transportu, sposobu spędzania czasu wolnego, promocji turystyki rowerowej przez placówkę oświatową.

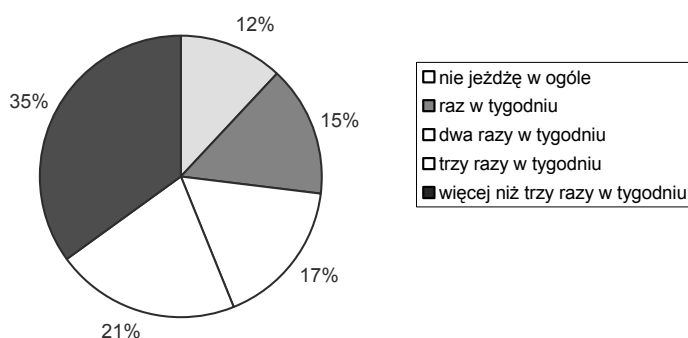
Na rys. 1 przedstawiono stosunek procentowy przebadanych uczniów do liczby osób posiadających własne rowery. Z badań wynika, że znaczna część (89%) respondentów posiada własny rower.



Rysunek 1. Udział osób posiadających własny rower do ogólnej liczby uczniów Publicznego Gimnazjum nr 2

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

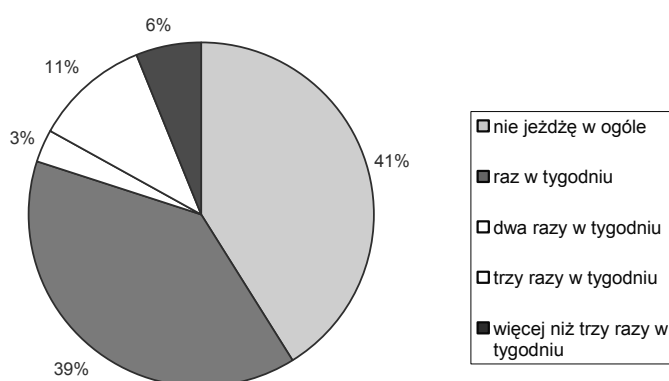
Rysunek 2 dotyczy częstotliwości korzystania z roweru na wspólnych przejazdach z kolegami – aż 35% badanych potwierdza bardzo częste korzystanie z tego środka transportu. Jedynie 12% badanych twierdzi, że w ogóle nie jeździ na rowerze. Porównując odpowiedzi na to pytanie z liczbą badanych posiadających rowery wnioskować można, że tylko 1% nie używa roweru, pomimo to, że go posiada.



Rysunek 2. Częstotliwość korzystania z roweru przez ankietowanych uczniów podczas spędzania czasu z rówieśnikami

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

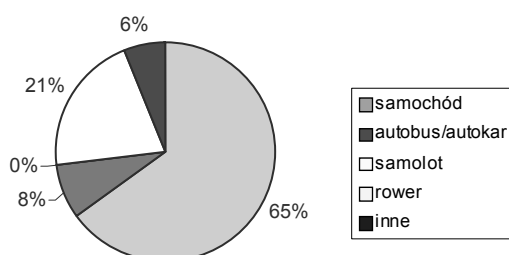
Odpowiedzi uzyskane na pytanie nr 3: „Jak często w tygodniu wyjeżdżasz na wycieczki rowerowe z rodziną?”, ukazały największą grupę dzieci PG nr 2 w Zduńskiej Woli (41%), które nie spędzają czasu wolnego z rodzicami uprawiając turystykę rowerową. Jednocześnie pozytywnym ujawnionym aspektem tego pytania jest grupa młodzieży gimnazjalnej (39%), która przyznaje, że raz w tygodniu spędza z rodzicami czas jeżdżąc rowerem.



Rysunek 3. Częstotliwość korzystania z roweru przez respondentów podczas spędzania czasu wolnego z najbliższą rodziną

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

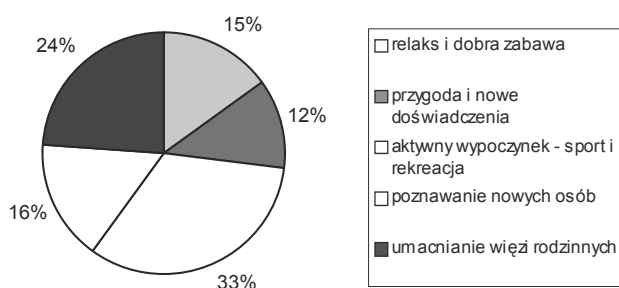
Rysunek 4 prezentuje odpowiedzi uzyskane na pytanie: „Z jakich środków transportu korzystasz najczęściej wyjeżdżając z rodziną na weekendowe wyjazdy turystyczne?”. Przy uwzględnieniu tylko jednej odpowiedzi, większość uczniów wskazała samochód. Na uwagę zasługuje fakt, że 21% badanych wskazało rower. Były to w większości wyjazdy jednodniowe i spacer po okolicy.



Rysunek 4. Środki transportu, z jakich korzystają rodziny ankietyowanych uczniów w czasie weekendowych wyjazdów turystycznych

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

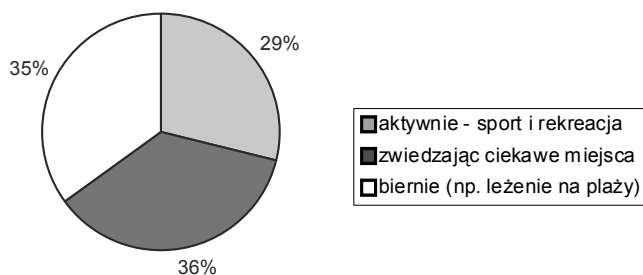
Wyniki uzyskane dzięki ankiecie wskazują na zróżnicowany model spędzania czasu wolnego na wyjazdach rodzinnych. Niepokojąca jednak jest liczba 35% odpowiedzi wskazujących na bierny charakter wypoczynku.



Rysunek 5. Sposób spędzania czasu wolnego podczas wyjazdów rodzinnych ankietowanych uczniów

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

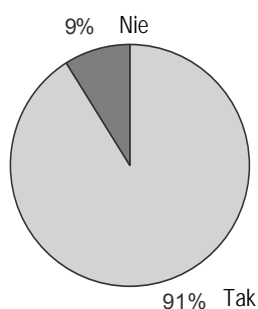
Pozytywnym aspektem uzyskanych odpowiedzi jest fakt, że aż 33% badanych uważa aktywny wypoczynek jako niezbędny element idealnego wypoczynku. W pytaniu można było zaznaczyć tylko jedną, dominującą, odpowiedź.



Rysunek 6. Czynniki warunkujące idealny wypoczynek według ankietowanych uczniów

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

Aż 91% badanej młodzieży zdecydowanie potwierdza chęć uczestnictwa w wycieczkach rowerowych organizowanych przez Publiczne Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli.



Rysunek 7. Uczestnictwo ankietowanej młodzieży w wycieczkach rowerowych organizowanych przez PG nr 2 w Zduńskiej Woli

Źródło: opracowanie własne autorów na podstawie wyników badań

Podsumowanie

Formy popularyzacji turystyki rowerowej w Publicznym Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli pozwalają na włączenie rodzin w aktywny wypoczynek organizowany w szkole dla uczniów. Odbywa się to poprzez:

- udział rodziców w planowaniu szkolnych wycieczek oraz uczestnictwo w nich w charakterze opiekunów;
- udział rodziców w prezentacjach uczniowskich projektów edukacyjnych o charakterze turystycznym i krajoznawczym;
- propagowanie na spotkaniach z rodzicami aktywnej turystyki, co przełamuje opór rodziców wobec uprawiania przez ich dzieci turystyki rowerowej.

Wyniki uzyskane dzięki przeprowadzonej ankiecie pozwalają stwierdzić, że młodzież uczęszczająca do Publicznego Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli w znacznej większości posiada własne rowery, z których często korzysta podczas przejażdżek z kolegami i rodziną. Uczniowie wykazują świadomość potrzeby ruchu i doceniają zalety płynące z uprawiania turystyki rowerowej. Chęć spędzania czasu wolnego na świeżym powietrzu z rodzicami bądź rówieśnikami pozwala na wybieranie aktywnych form rekreacji. Pozytywnym aspektem uzyskanych odpowiedzi jest fakt, że znaczna grupa badanych uważa aktywny wypoczynek za niezbędny element spędzania czasu wolnego. Aż 91% badanej młodzieży zdecydowanie potwierdza chęć uczestnictwa w wycieczkach rowerowych organizowanych przez Publiczne Gimnazjum nr 2 w Zduńskiej Woli.

Odbudowanie postaw aktywnej turystyki – turystyki rowerowej wiąże się z wieloma działaniami edukacyjnymi skierowanymi do rodziców i uczniów. Wymaga to jednak posiadania kadry, która będzie miała pomysł na realizację założeń i projektów. Jeśli jest możliwe wsparcie organizacji pozarządowych, w tym PTTK, jest wielka szansa na odbudowanie czynnej turystyki rowerowej.

**THE DIDACTIC AND EDUCATIONAL ROLE OF BICYCLE TOURING. THE CASE STUDY:
LOWER SECONDARY SCHOOL NO. 2 IN ZDUNSKA WOLA**

Abstract

The didactic and educational foundation of a modern educational institution represents a challenge to its competence in supporting the development of a proper touristic attitude among students. Therefore, bicycle touring has been included in the didactic educational program of Publiczne Gimnazjum No. 2 in Zduńska Wola (Lower-Secondary School No. 2 in Zduńska Wola). Both, family and school remain basic educational environment having a decisive influence on the multilateral development of the young generation. The more eager to establish mutual close contacts (and cooperate on the subject) teachers and parents are, the more beneficial the influence is. Educational institutions promote bicycle touring as one of the 'didactic tools' in local touring, and relate to the overall objectives of education, included in the curricula of various subjects (history, biology, geography, physical education). Students demonstrate awareness of the need to exercise and appreciate the advantages of cycling, and thus bicycle touring. The desire to spend their free time outdoors with their parents, or peers, allows them to select active forms of recreation. A positive aspect of the responses obtained in the survey is the fact that a large group of respondents consider active recreation as being an essential element of spending their leisure time. As much as 91% of the young people definitely confirm their desire to participate in bike trips organized by our school.

DODATEK



Zdobywamy odznaki turystyki kolarskiej

Wędrowanie przynosi największy pożytek, wówczas gdy turysta poświęca nieco czasu na zwiedzanie mijanych okolic. W celu zachęcenia cyklistów do krajoznawczych peregrynacji PTTK wprowadziło w życie system odznak. Osoba zdobywająca odznakę bądź odznaki zobowiązana jest do prowadzenia książeczki wycieczek rowerowych, w której zapisuje pokonywane trasy i odległości oraz poznawane obiekty, takie jak muzea, rezerваты przyrody, zamki, świątynie, rynki, ratusze. Prawdziwy turysta nie ogranicza się tylko do zdobywania pieczętek, lecz w miejscach atrakcyjnych podziwia przyrodę, kontempluje pejzaż, oddycha czystym powietrzem.

Jakie odznaki możemy zdobywać?

Dla amatorów jazdy w kółko opracowano regulamin rajdu kolarskiego dookoła Polski, dla ludzi zdążających prosto do celu wymyślono odznakę Wiślanej Trasy Rowerowej; miłośnicy historii mogą pokonywać trasę rajdu kolarskiego Szlakiem wielkiej wojny 1409–1411, zwolennicy morza mogą odbyć wędrowkę Szlakiem Latarni Morskich, a lokalni patrioci odbywać obozy wędrowne i zdobywać odznaki kolarskich rajdów dookoła województw, np. łódzkiego, opolskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, zachodniopomorskiego.

Z myślą o miłośnikach fortyfikacji wprowadzono w życie rowerową odznakę krajoznawczą Szlakami Zamków w Polsce, zaś dla chcących odwiedzać i poznawać obiekty sakralne ustanowiono Kolarską Odznakę Pielgrzymią (KOP). Dla tych, którzy spędzają wolny czas na wycieczkach kolarskich, przeznaczona jest Kolarska Odznaka Turystyczna (KOT). Warto wiedzieć, że w 2012 r. będącym Rokiem Turystyki Rowerowej, rowerzyści mogą zdobywać Jubileuszową Odznakę „60 lat turystyki kolarskiej w PTTK”.

Granice wieku zdobywających odznaki turystyki kolarskiej zarówno dolna, jak i górna nie są limitowane. Rodzice decydują, czy ich siedmio- bądź dziewięcioletnie dziecko jest w stanie systematycznie odbywać przynajmniej kilkunastokilometrowe wędrowki rowerowe, i to niekiedy na rowerze obfodowanym sprzętem biwakowym. Regulamin każdej odznaki wymaga, by pokonane trasy, zwiedzane muzea, oglądane obiekty przyrodnicze lub architektoniczne odnotowywać w książeczce wycieczek kolarskich; w niej też należy gromadzić potwierdzenia spełnienia wymagań (poprzez wklejanie biletów wstępu, zbieranie podpisów organizatorów wycieczek, odciskanie pieczętek różnych instytucji z nazwą miejscowości lub obiektu). Pełne regulaminy odznak można znaleźć w Internecie (np. <http://ktkol.pttk.pl>), są też dostępne w okolicznościowym wydaniu periodyku *Informator Komisji Turystyki Kolarskiej Zarządu Głównego PTTK* wydanym wiosną 2012 r.

Zdobywanie odznak nie jest obowiązkowe. Można jeździć rowerem i nie zdobywać ich w ogóle. Odznaki są dostępne zarówno dla członków PTTK, jak i ludzi niestowarzyszonych w tej organizacji. Można zdobywać tylko Kolarską Odznakę Turystyczną, ale warto pamiętać, że odbywając wycieczki na KOT mijamy po drodze zamki, opactwa, rezerваты przyrody, kościoły. Warto się więc zastanowić, czy nie zacząć gromadzić potwierdzeń na odznakę krajoznawczą, przyrodniczą bądź odznakę rajdu Szlakami Zamków w Polsce. Jest to istotne zwłaszcza przy wyprawach odbywanych w odległych od naszego

miejsca zamieszkania regionach kraju. Wszak zwiedzając muzeum zamkowe w Malborku podziwiamy zamek (obiekt do odznaki „Szlakami zamków w Polsce”, zarazem obiekt krajoznawczy na duży stopień KOT); identyczna sytuacja występuje podczas rowerowej wyprawy na Jasną Górę w Częstochowie (obiekt krajoznawczy na duży KOT, twierdza zaliczana do odznaki „Szlakiem zamków w Polsce”, a jednocześnie obiekt obowiązkowy do KOP).

A oto bardziej szczegółowe informacje o najpopularniejszych odznakach turystyki rowerowej PTTK.

Kolarska Odznaka Turystyczna

Tę najpopularniejszą i zarazem najstarszą odznakę kolarską PTTK mogą zdobywać turyści prowadzący rejestr swych wyjazdów w książeczce wycieczek kolarskich. Za każdy dzień jazdy na rowerze cyklista otrzymuje 10 pkt. (w przypadku wycieczek jednodniowych) lub 15 pkt. (przy wycieczkach minimum dwudniowych), pod warunkiem, że pokonana trasa dzienna nie była krótsza niż 15 km.

Odznaka ma siedem stopni, które należy zdobywać kolejno poczynając od najniższego: mały brązowy, mały srebrny, mały złoty, duży brązowy, duży srebrny, duży złoty oraz „za wytrwałość”. W celu zdobycia małej brązowej KOT należy w okresie 24 miesięcy zgromadzić 100 pkt. zgodnie z regulaminem odznaki; osoba nieletnia musi nadto okazać referentowi przyznającemu odznakę kartę rowerową. Dla zdobycia małej srebrnej odznaki KOT należy zgromadzić 400 pkt. (poczynając od tego stopnia już nie ma limitów czasowych), dla złotej – dalszych 800, przy czym na ten stopień odznaki należy odbywać także wycieczki poza macierzystym województwem zamieszkania rowerzysty. Chcąc zdobyć duży brązowy KOT rowerzysta musi zebrać 1000 pkt., zwiedzić jeden z 23 parków narodowych w Polsce oraz pięć obiektów krajoznawczych (wymienionych w załączniku do regulaminu KOT), na duży srebrny KOT turysta musi zgromadzić 1200 pkt., odbyć dwie wyprawy sześciodniowe, nadto tak rozplanować trasy swych wycieczek i wędrówek, by zwiedzić trzy polskie parki narodowe oraz 15 obiektów krajoznawczych, a na stopień duży złoty zebrać dalszych 1500 pkt., zwiedzić pięć kolejnych parków i dalszych 25 obiektów krajoznawczych. Wykaz obiektów krajoznawczych na duże stopnie KOT można znaleźć też pod adresem: <http://kto.pptk.pl/regulaminy> oraz www.m2.myszkow.pptk.pl/zerowki.

Najwyższy stopień – KOT za wytrwałość, może zdobyć posiadacz dużej złotej KOT, który przez siedem lat, niekoniecznie kolejnych, zdobywał co roku co najmniej po 100 pkt.

Trasy wycieczek na dany stopień odznaki mogą się powtarzać tylko jeden raz. Regulamin dopuszcza także zdobywanie punktów na KOT w czasie wycieczek zagranicznych. Przy stopniach małych srebrnym i złotym można zaliczyć na wycieczkach zagranicznych na KOT jedynie 30% wymaganej liczby punktów (a więc odpowiednio 120 i 240 pkt.), pozostałe 70% pkt. musimy zdobyć w czasie wycieczek po ziemi ojczystej; natomiast zdobywający duże stopnie KOT mogą nawet wszystkie wycieczki odbywać poza granicami kraju.

W Roku Turystyki Rowerowej w PTTK rowerzyści mogą zdobywać Jubileuszową Odznakę „60 lat turystyki kolarskiej w PTTK”. Aby ją uzyskać należy udokumentować w książeczce wycieczek kolarskich zdobycie 100 pkt. i przekazać książeczkę do najbliższego referatu weryfikacyjnego odznak kolarskich PTTK. Punkty zaliczone na tę odznakę są równocześnie brane pod uwagę przy zdobywaniu KOT. Podobnie jest z wycieczkami odbywanymi na KOP, Szlakami Zamków w Polsce, Szlakiem Wielkiej Wojny, Wiślaną Trasą Rowerową czy Dookoła Polski. W książeczkach przeznaczonych dla tych odznak dokumentujemy spełnienie wymagań stawianych przez ich regulaminy (np. zbieramy pieczątki ze świątyń lub zamków), a w książeczce wycieczek kolarskich zapisujemyienne etapy jazdy gromadząc punkty na KOT.

Rajd kolarski „Dookoła Polski”

Chcąc zdobyć odznakę musimy objechać Polskę prawie wzdłuż granic, uzyskując w około 150 miejscowościach (będących punktami kontrolnymi) potwierdzenia przejazdu. Potwierdzeniem przejazdu jest odblask pieczątki z nazwą miejscowości w specjalnie do tego celu przeznaczonej książeczce wycieczek kolarskich. Trasę rajdu, mającą ponad 3,5 tys. km długości, możemy pokonać w toku kilkutygod-

niowej nieprzerwanej wędrowki, możemy ją podzielić na kilka lub kilkanaście etapów. Kierunek jazdy (zgodny z ruchem wskazówek zegara czy odwrotny) jest obojętny; podstawowym warunkiem jest pokonanie całej trasy i zebranie potwierdzeń z wszystkich bez wyjątku miejscowości będących punktami kontrolnymi. Po przejechaniu całej trasy możemy ubiegać się o przyznanie odznaki dużego rajdu (kolor złoty) dookoła Polski.

Punkty kontrolne dużego rajdu „Dookoła Polski”: Gdańsk, Mikoszewo, Sztutowo, Nowy Dwór Gdański, Myszewo, Malbork, Ząbrowo, Elbląg, Kadyny, Frombork, Pieniężno, Orneta, Lidzbark Warmiński, Bisztynek, Reszel, Kętrzyn, Radziejewo, Węgorzewo, Banie Mazurskie, Gołdap, Żytkiejmy, Rutka-Tartak, Suwałki, Wigry, Frącki, Augustów, Sokółka, Krynki, Kruszyniany, Gródek, Jałówka, Narewka, Białowieża, Hajnówka, Kleszczewo, Siemiatycze, Mierzvice, Serpelice, Kodeń, Sławatycze, Romanów, Włodawa, Sobibór, Wola Uhruska, Dorohusk, Horodło, Zosin, Hrubieszów, Witków, Tarnoszyn, Bełżec, Płazów, Horyniec, Oleszyce, Jarosław, Rokietnica, Przemyśl, Krasieczyn, Bircza, Ustrzyki Dolne, Ustrzyki Górne, Cisna, Komańcza, Dukla, Nowy Zmigród, Gorlice, Grybów, Krynica, Piwniczna, Stary Sącz, Łącko, Krościenko, Czorsztyn, Bukowina Tatrzańska, Jaszczurówka, Zakopane, Chochołów, Zubrzyca, Górna, Maków Podhalański, Jeleśnia, Żywiec, Koniaków, Cieszyn, Jastrzębie Zdrój, Kietrz, Głogówek, Prudnik, Pokrzywna, Gluchołazy, Nysa, Koperniki, Otmuchów, Paczków, Łądek Zdrój, Stronie Śląskie, Bystrzyca Kłodzka, Zieleniec, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Wambierzyce, Głuszyca, Krzeszów, Kamienna Góra, Karpacz, Sobieszów, Szklarska Poręba, Leśna, Zgorzelec, Gozdnicza, Łęknica, Brody, Gubin, Kłopot, Górzycza, Kostrzyn, Boleszkowice, Siekierki, Cedynia, Piasek, Krajnik Dolny, Szczecin, Lubczyna, Goleniów, Stepnica, Wolin, Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Pobierowo, Trzebiatów, Bieczyno, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Sarbinowo, Bukowo Morskie, Darłowo, Jarosławiec, Ustka, Gardna Wielka, Kluki, Wicko, Łeba, Żelazna, Żarnowiec, Karwia, Władysławowo, Gdynia, Gdańsk.

Funkcjonuje też mały rajd kolarski dookoła Polski (odznaka w kolorze srebrnym). By zdobyć tę odznakę należy samodzielnie opracować trasę wyprawy, przypominającą po narysowaniu jej na mapie okrąg, elipsę bądź owal, której długość nie może być krótsza niż 1800 km. Pokonujący tę trasę zobowiązani są dokumentować jej przebieg i zbierać potwierdzenia wędrowki w książeczce wycieczek kolarskich w miejscowościach odległych od siebie o 30–40 km.

Szlakami Zamków w Polsce

Odznaka posiada trzy stopnie: brązowy, srebrny i złoty, które należy zdobywać kolejno. Rajd polega na zwiedzeniu w czasie wycieczek rowerowych obiektów fortyfikacyjnych, lecz tylko tych, które są ujęte na mapie PPWK „Zamki w Polsce” (bez względu na rok wydania). Aby nie narażać turystów na stres związany z poszukiwaniem w księgarniach map, wiosną 2012 r. opracowano listę zamków, jakie powinien zwiedzić turysta chcący zdobyć tę odznakę. Wykaz zamków stanowi załącznik do regulaminu odznaki. W celu zdobycia najniższego stopnia należy zwiedzić 50 zamków (w tym 10 obowiązkowych ujętych w załączniku do regulaminu), na stopień srebrny dalszych 100 (w tym 20 obowiązkowych), na złoty – kolejnych 150 (w tym pozostałych 40 obowiązkowych). Każdy zamek można zaliczyć do odznaki tylko raz; nadwyżka odwiedzonych obiektów zaliczana jest na wyższy stopień.

Poznane zamki wpisujemy do książeczki wycieczek kolarskich, przeznaczonej specjalnie do tego celu. W jednej kratce – jeden zamek i pieczętka z instytucji mieszczącej się w jego murach. Jeśli to jest niemożliwe (np. budowla jest zrujnowana) pieczętka może pochodzić z pobliskiego sklepu, urzędu lub podobnego obiektu publicznego. Czas zdobywania odznaki nie jest limitowany.

Rajd kolarski „Szlak Wielkiej Wojny 1409–1411”

Odznakę ustanowiono w 575 rocznicę bitwy pod Grunwaldem. Aby ją zdobyć, należy pokonać trasę, jaką przemierzyły pod wodzą króla Władysława Jagiełły wojska sojusznicze w drodze pod Grunwald,

a następnie po zwycięskiej bitwie aż do miejsca rozwiązania armii. Zgodnie z regulaminem trasę należy przemierzyć w toku jednej wielodniowej wyprawy w podanym kierunku, z jednoczesnym zwiedzeniem trzech muzeów. Pieczątki z trasy wędrówki oraz potwierdzające odwiedzenie muzeów należy gromadzić w książeczce wycieczek kolarskich lub na specjalnie wykonanej w tym celu karcie rajdowej. Na pokonanie ponad 500-kilometrowej trasy należy przeznaczyć przynajmniej tydzień.

Punkty kontrolne na Szlaku Wielkiej Wojny: Czerwińsk nad Wisłą, Lidzbark nad rzeką Wel, Kurzętnik, Działdowo, Grunwald (Muzeum Bitwy Grunwaldzkiej), Olsztynek, Olsztyn (Muzeum Warmii i Mazur), Morąg, Dzierżgoń, Malbork (Muzeum Zamkowe), Kwidzyn, Radzyń Chełmiński, Golub-Dobrzyń.

Kolarska Odznaka Pielgrzymia

Odznakę zdobywa się na zasadach zbliżonych do permanentnego rajdu kolarskiego „Szlakiem zamków w Polsce” z tą różnicą, że obiektami docelowymi wędrówek rowerowych są kościoły, cerkwie i klasztory. KOP jest odznaką wielostopniową, poszczególne stopnie zdobywa się kolejno. Turysta planujący zdobycie popularnego, najniższego stopnia KOP powinien odwiedzić 25-krotnie świątynię. Ktoś powie – to nic trudnego, wszak co tydzień idę do kościoła. Tak, ale regulamin odznaki wprowadził pewne utrudnienia. Po pierwsze – odznakę mogą zdobywać jedynie rowerzyści, a więc do kościoła należy udać się jednośladem; po wtóre – za każdym razem musi to być inna świątynia.

Stopnie odznaki: popularny (należy zwiedzić 25 świątyń), brązowy (50 świątyń, w tym pięć obowiązkowych spośród wymienionych w załączniku do regulaminu), srebrny (150, z tego 15 obowiązkowych), złoty (200, z tego 25 obowiązkowych), duży srebrny (250, w tym 25 obowiązkowych), duży złoty (dalszych 300, w tym także 25 obowiązkowych), wielki KOP (400, w tym 25 obowiązkowych w kraju i dwa spośród 16 wymienionych w regulaminie kościołów zagranicznych), Chrześcijański Pielgrzym Świata (550, w tym 25 obowiązkowych krajowych i trzy zagraniczne).

Potwierdzeniem odwiedzenia kościoła, klasztoru czy cerkwie jest pieczętka administratora (proboszcza, furty klasztornej itp.) z nazwą świątyni i jej patrona. W wyjątkowych wypadkach weryfikator uznaje pieczętkę z instytucji świeckiej mieszczącej się w pobliżu bądź też zdjęcie cyklisty wykonane na tle kościoła lub klasztoru. Tak więc łącznie w celu zdobycia najwyższego stopnia KOP cyklista musi na swym jednośladzie dotrzeć do 2 tys. obiektów sakralnych; każdy z nich można wpisać do książeczki wycieczek kolarskich tylko jeden raz. Zwiedzone obiekty sakralne wpisujemy do książeczki wycieczek odbywanych na KOP, w nich też zbieramy odbitki pieczętek parafialnych i furt klasztornych.

Wiślana Trasa Rowerowa

Odznaka wprowadzona w życie 1 stycznia 2012 r. Aby ją zdobyć należy w dowolnym czasie przejechać rowerem trasę od źródeł rzeki Wisły aż do jej ujścia do Bałtyku, uzyskując potwierdzenia w wszystkich 60 punktów kontrolnych rozmieszczonych wzdłuż rzeki. Turysta zamierzający zdobyć odznakę w czasie jednorazowej, wielodniowej wyprawy, powinien wyruszyć na trasę ze schroniska PTTK pod Baranią Górą, po czym przez Ustroń Zdrój, Skoczów, Oświęcim, Kraków, Sandomierz, Puławy, Czersk, Warszawę, Płock, Ciechocinek, Toruń, Świecie i Tczew dojechać rowerem do Twierdzy Wisłoujście w Gdańsku. Regulamin odznaki dopuszcza jednak odbywanie wędrówki na raty. Możemy więc w jednym roku pokonać na przykład odcinek z Krakowa do Warszawy bądź z Gdańska do Torunia. Kierunek jazdy i liczba odcinków są dowolne; trasę rajdową można pokonać w ciągu jednego roku, można ją też podzielić na kilka wakacyjnych lub urlopowych wędrówek rowerowych.

Marian Kotarski