

A-1285

INSTYTUT TURYSTYKI
ZAKŁAD GOSPODARKI TURYSTYCZNEJ
WE WROCŁAWIU

DROGI WIDOKOWE W KARPATACH

WROCŁAW 1992 R.

Symbol tematu: R - 8/92

Autor: dr Zbigniew T. Werner

Współpraca: mgr Ewa Berlicz-Strutyńska

mgr Jadwiga Woźniak

A-1285
BIBLIOTEKA IT
Archiwum Prac
Naukowo-Badawczych

Praca wykonana na zlecenie Urzędu

Kultury Fizycznej i Turystyki

1. Wstęp

Omawiane zadanie jest kontynuacją poprzednich prac obejmujących kartowanie dróg pod względem widokowym, w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim oraz na Pojezierzu Pomorskim. Wyznaczono więc już odcinki widokowe dróg w większości atrakcyjnych stref krajobrazowych Polski i pozostaje do opracowania tylko Pojezierze Mazurskie.

Celem podjęcia w 1991 r. tego rodzaju zadania i kontynuacja jego obecnie było przede wszystkim wzbogacenie o element widokowy treści turystycznych map samochodowych. Autor poczynił już starania o wprowadzenie tego elementu na mapy i należy sądzić, że zakończy się one powodzeniem. Przez to poszerzona zostanie informacja o walorach polskich tras turystycznych i w pewnym sensie będzie to czynnik ich promocji. Wprawdzie na nielicznych szczegółowych mapach turystycznych, ale nie na samochodowych, pojawia się oznaczenie widokowości, ale uwzględnione tam drogi posiadają raczej charakter krajobrazowy, tzn. kwalifikowane są trasy, które niekoniecznie mają walor widokowy i reprezentują walor związany z profilem (krętość, spadki), bądź prowadzą przez tereny leśne, ograniczające widokowość. Te ostatnie przedstawione są na mapie Polski wydanej przez PPWK a opracowane przez wydawnictwo Meiera (Niemcy).

Oprócz realizacji podstawowego celu pracy, tj. wyznaczenia odcinków widokowych, prześledzono również stan wykorzystania tych walorów dróg. Wykorzystanie to umożliwiają parkingi, które powinny być zlokalizowane w interesujących widokowo miejscach. Ponadto zinventaryzowano urządzenia obsługi przydrożnej poza miejscowościami, jak obiekty noclegowe, gastronomię i stacje obsługi. Wszystkie te elementy przedstawiono na załączonych mapach. Zwrócono również uwagę na stan informacji przydrożnej o walorach poznawczych miejscowości i obiektów leżących przy trasach.

2. Obszar badań

Lustracja objęto drogi na obszarze Karpat, którego granicę północną stanowiła linia między Bielsko-Białą i Przemyślem. W obszarze tym dokonano objazdu wszystkich dróg głównych i drugorzędnych. Pominięto natomiast "drogi inne" ponieważ czas przeznaczony na to zadanie nie pozwolił na badanie tych dróg. Poza tym, doświadczenie wynikające z ubiegłorocznego objazdu wykazują, że część takich dróg nie należy polecać turystom ze względu na ich nienajlepszy stan techniczny.

Obszar badań jest zróżnicowany morfologicznie i krajobrazowo. Obejmuje on pogórza karpackie oraz właściwe partie górskie, które też różnią się rzeźbą. Tak więc i drogi prowadzące przez te jednostki morfologiczne posiadają odmienne właściwości widokowe.

Sieć dróg głównych na pogórzach i w Karpatach nie jest zbyt gęsta. W obszarze tym prowadzi jeden równoleżnikowy szlak główny (droga 98) biegnący granicą gór i pogórzy. Ponadto kilka tej klasy dróg o przebiegu południkowym prowadzi w kierunku Wisły, Żywca, Chyżnego, Zakopanego, Jurgowa, Krynicy i Barwinka. Najslabiej skomunikowany drogami o takiej randze jest Beskid Niski. Przez Karpaty biegną trasy komunikacji międzynarodowej, choć jedna tylko droga (E 77) mieści się w tej klasie, ale inne szlaki pełnią taką funkcję dzięki przejściom granicznym w: Chyżnem, Chochołowie, Łysej Polanie, Jurgowie, Piwnicznej, Barwinku. W obszarze tym występuje też droga o szczególnej atrakcyjności turystycznej, jest to Droga Karpacka, która w połączeniu z Droga Sudecka tworzy szlak krajobrazowy o znaczeniu krajowym, a w przyszłości- po połączeniu z drogami Karpatów leżącymi poza naszymi granicami- międzynarodowym szlakiem turystycznym.

Obszar Karpatów reprezentuje bardzo wysoka rangę turystyczną. Pod względem walorów wypoczynkowych wszystkie partie górskie lub ich znaczne części posiadają najwyższą przydatność wypoczynkową. Ponadto jego znaczenie poznawcze jest również bardzo wysokie. Wiele miejscowości i obiektów posiada najwyższą rangę i można je zakwalifikować do walorów szczególnie polecanych do zwiedzania. Należą do nich miejscowości: Zakopane, Stary Sącz, Biecz, Sanok; a z obiektów: Dom Jana Pawła II w Wadowicach, klasztor i kalwaria w Kalwarii Zebrzydowskiej, skansen w Zubrzycy Grn., domy drewniane w Chochołowie, Tatrzański Park Narodowy, przełom Dunajca, szczyt Trzech Koron, zamek w Wiśniczu i w Krasieczynie. Ponadto wiele innych miejscowości wartych jest zwiedzenia. Charakterystyczne dla tego regionu są obiekty budownictwa drewnianego, a wśród nich atrakcyjnymi budowlami są cerkwie. Walorem jest również krajobraz, którego percepcję umożliwiają m.in. drogi.

3. Drogi widokowe

Przyjęto założenie, że droga kwalifikuje się jako widokowa wówczas gdy podczas jazdy można oglądać krajobraz otwarty o średnim lub o dalekim zasięgu, niezależnie od poziomu (dolina, zbocze, grzbiet) oglądania i jakości widoków. Ograniczenie kwalifikacji do funkcji widokowej powoduje, że wyznaczone szlaki nie zawsze pokrywają się z drogami krajobrazowymi uwzględnionymi na mapach turystycznych.

Przebieg dróg w tym obszarze jest zróżnicowany. Prowadzą one dolinami, zboczami lub grzbietami. Stąd też możliwość oglądania różnego rodzaju widoków, z dołu, z góry, aż do panoram. Oprócz różnej widokowości zauważyć można zróżnicowanie przestrzenne wystę-

powania szlaków widokowych. Widokowością charakteryzują się drogi w Beskidzie Makowskim, Wyspowym, Sadeckim a ponadto na Podhalu i w Bieszczadach. Z dróg np. w Bieszczadach i w Beskidzie Wyspowym podziwiać można widoki o najwyższej klasie atrakcyjności.

Poszczególne drogi widokowe lub ich odcinki zaznaczono na załączonych mapach. Przedstawiony obraz jest w pewnym stopniu zgeneralizowany, ponieważ mapy nie uwzględniają całości osadnictwa, które ogranicza warunki widokowe.

Walory widokowe mogą być ważnym elementem przejazdu turystycznego. Informacja o nich na mapach, pozwoli turyście programować trasę właśnie takimi drogami. Dlatego też walory te powinny być zachowane, a nie ograniczane. Niektóre drogi posiadałyby cechy widokowe gdyby nie wysokie zakrzewienia rosnące na poboczu. Innym ograniczeniem jest nowopowstałe budownictwo wiejskie tworzące ciągi tuż przy drogach. Wydaje się, że przyszłe lokalizacje powinny uwzględniać widokowość dróg.

4. Wykorzystanie walorów widokowych i krajobrazowych dróg

Turysta nie posiada wiadomości o walorach widokowych drogi, bo na mapach czy w innych materiałach nie spotka takich informacji. Natomiast o takich cechach dróg wiedzieć powinni gospodarze terenu. Należałoby uświadomić im, że szlak widokowy może być również walem turystycznym. Jak dotąd- i jest to stan dominujący- nie spotyka się np. parkingów na atrakcyjnych odcinkach widokowych, umożliwiających turyście zatrzymanie się i podziwianie krajobrazu. Być może powstałyby w takich miejscach, w dalszej kolejności, inne obiekty infrastruktury turystycznej. Jednym z pozytywnych wyjątków jest parking na Głodówce, skąd można oglądać panoramę Tatr.

Brak wiedzy o tym, że widok może być też walorem turystycznym, jest potwierdzeniem potrzeby identyfikacji widokowości dróg i wprowadzenia jej na mapy.

5. Przydrożna informacja turystyczna

Turysta nie dysponujący własnymi materiałami informacyjnymi nie ma możliwości dowiedzieć się, czy na trasie przejazdu są miejscowości lub obiekty, które powinien zwiedzić, ponieważ przy przeważającej większości dróg nie występują - tak jak w krajach zachodnich - tablice informujące o walorach. Jednak w kilku przypadkach informacje takie zauważono. Np. w Przemyśle drogowski kieruje do klasztoru i kalwarii oraz do zamku w Krasieczynie. Wyjeżdżając z Przemyśla w stronę Krasieczyna już nie spotykamy takiej informacji, przed samą miejscowością też jej nie ma. Zamku można nie zauważyć z drogi, ponieważ jest on przesłonięty drzewami. Również nie potrafimy zdyskontować waloru, jakim jest dom urodzenia papieża Jana Pawła I w Wadowicach. Turysta przejedzie przez tę miejscowość i nie spotka się z informacją o tym obiekcie. O zamku w Wiśniczu dowiemy się dopiero z tablicy umieszczonej w samej miejscowości. Taki stan rzeczy dotyczy miejscowości i obiektów szczególnie atrakcyjnych. Napewno, wobec braku informacji, zostaną przeoczone przez turystów, pojedyncze, cenne obiekty sakralne jak np. drewniany kościół w Szalowej k/Gorlic, czy również koło tej miejscowości drewniana cerkiew w Owczarach, czy cerkiew w Smolniku k/Ustrzyk Grn. Są to tylko przykłady, które można mnożyć, i które nasuwają wniosek, że jeszcze nie wyczerpano prostych sposobów reklamy walorów turystycznych. Już w znacznej odległości od miejscowości lub obiektu powinny pojawiać się przy drodze przyciągające wzrok tablice informujące o

walorach. Do takiego sposobu rozwiązania reklamy należy przekonać gospodarzy terenu, ponieważ wydaje się, że jest to najprostsza, a może również najefektywniejsza i najtańsza forma informacji. Dotyczy to też Drogi Karpackiej, na całej jej długości nie widać żadnej informacji, że jedziemy właśnie tą drogą. I znów można odwołać się do przykładu kraju Europy Zachodniej. Podróżując szlakiem przez obszary winnic Rheinland Pfalz, turysta wie, że znajduje się na turystycznej drodze Weinstrasse, informują go o tym tablice umieszczone przy tej drodze.

Jedynym pozytywnym przykładem informacji i reklamy, z jakim spotkano się w czasie objazdu terenowego, była informacja o hotelu w Muczne (Bieszczady). Na każdym skrzyżowaniu dróg w promieniu 25 km od tego obiektu, można zauważyć tablicę-drogowskaz z kilometrażem i nazwą hotelu.

6. Infrastruktura przydrożna

Podczas objazdu odnotowano obiekty obsługujące turystów zmotoryzowanych. Uwzględnione zostały stacje paliwowe, obiekty noclegowe oraz różnego rodzaju gastronomia. Odnotowano tylko obiekty nowopowstałe, zlokalizowane przy drogach ale tylko poza miejscowościami (poza terenem zabudowanym). Tego rodzaju infrastruktura rozwinęła się dynamicznie przy szlakach drogowych w ostatnich trzech latach. Została ona naniesiona na załączonych mapach.

O ile stacje paliwowe i budynki noclegowe są obiektami trwałymi, to obiekty gastronomiczne i ich lokalizacja w tym regionie, jak i na pozostałym obszarze kraju, sprawiają w większości wrażenie prowizorki. Są to lady, różna, przyczepy campingowe, drewniane budki. Występują one dość często przy trasach, i mimo niskiego standa-

rdu tych obiektów, turysta zmotoryzowany może już zaspokoić swoje potrzeby żywieniowe nie zatrzymując się w miejscowościach. Również poprawił się stan wyposażenia w stacje paliwowe. Powstały nowe, często nowoczesne obiekty, uzupełniają je ogólniedostępne stacje zakładów produkcyjnych i rolniczych. Mankamentem jest to, że stacje paliwowe, przede wszystkim zakładowe, pracują w określonych godzinach, zbyt mało jest obiektów czynnych całą dobę.

Stan wyposażenia w obiekty infrastruktury przydrożnej nie jest jednakowy w całym obszarze. Większe nasycenie występuje w województwie bielskim i nowosadeckim niż w krośnienskim.

7. Podsumowanie

Wyznaczenie dróg widokowych w Karpatach, w kolejnym regionie krajobrazowym, powoduje wzbogacenie treści turystycznej map samochodowych dla znacznego obszaru kraju, ponieważ dotyczy to całej strefy górskiej i Pojezierza Pomorskiego.

Jednoczesna rejestracja infrastruktury przydrożnej wykazała dynamiczny rozwój obiektów noclegowych i gastronomicznych oraz stacji paliwowych. Standard obiektów gastronomicznych jest na ogół dość niski.

Informacja przydrożna o walorach turystycznych nie jest zadawalająca, występuje ona sporadycznie.

DROGI WIDOKOWE W KARPATACH

1: 300 000

LEGENDA

-  drogi główne
-  drogi drugorzędne
-  drogi widokowe
-  Droga Karpacka

- ZAKOPANE** miejscowości szczególnie interesujące
- DĘBNO** miejscowości z obiektami szczególnie interesującymi
- DUKLA** miejscowości interesujące
- ORAWKA** miejscowości z obiektami interesującymi

-  obiekty noclegowe
-  gastronomia
-  stacje paliwowe
-  zamki, ruiny
-  kościoły, cerkwie
-  klasztory
-  pałace
-  zabytkowa zabudowa
-  skanseny
-  muzea
-  ośrodki kultury ludowej
-  obiekty przyrodnicze





