

Znaczenie krajobrazowych korytarzy drogowych dla turystyki

The importance of scenic road corridors for tourism

Marcin Smoleński

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Turystyki i Rekreacji

Abstract

The article introduces the idea of scenic road corridors as linear tourism products, which, in the system, create the network product of tourism destinations.

The National Scenic Byways Program became reviewed, as example of the organizational success of the creating of scenic byways system in U.S.A.

Then, the author talked over conditionings of development of the idea of scenic road corridors in Poland.

In the result, three basic barriers for development of such linear tourism products in Poland became defined:

- the lack of legislative formulas, which in detail and univocally would define rules and criteria of assigning of linear tourism products to the category of scenic byways (or to the category of thematic routes existing already)
- the slight of byways importance for the spatial planning, particularly for protection and promotion of the landscape and of the cultural and natural heritage,
- the small activity of public organizations, which act in the interest of the local socio-economical development.

Keywords

scenic road corridors, tourism

Wstęp

Ze społecznego punktu widzenia, turystyka oceniana jest głównie pod kątem efektywności ekonomicznej, oddziaływania na środowisko i interakcji społecznych – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju (Buhalis 2000). Z ekonomicznego punktu widzenia, rozwój turystyki na danym obszarze jest jednoznaczny z dążeniem do przewagi konkurencyjnej względem obszarów rywalizujących o ten sam

docelowy rynek turystyczny. Jednocześnie, podstawowym produktem turystycznym jest doświadczanie miejsca pobytu turystycznego, dlatego w turystyce konkurencja skupia się na obszarach recepcji turystycznej. Przy czym obszarami recepcji turystycznej nazywamy jednostki regionów turystycznych, charakteryzujące się (Crouch et Ritchie 1999):

- wspólnym rdzeniem atrakcji, który motywuje przyjezdnych do odwiedzin,
- spójnym administrowaniem i zarządzaniem,
- zbliżonymi uwarunkowaniami (społeczno-kulturowymi, przyrodniczymi i gospodarczymi) planowania i marketingu turystyki.

W polskich realiach są to zazwyczaj obszary gmin turystycznych lub związków międzygminnych (np. w formule lokalnych grup działania), gdy wspólny rdzeń atrakcji wykracza poza zasięg terytorialny jednej gminy (np. kompleksy leśne, jeziora, masywy górskie, doliny rzeczne itp.).

O przewadze konkurencyjnej decyduje przestrzenne zróżnicowanie ekonomicznego zaangażowania zasobów turystycznych – gdzie i jak dany obszar recepcji turystycznej dokonuje wyboru zaangażowania sił przewagi komparatywnej. Do zasobów obszaru recepcji turystycznej, stanowiących siły przewagi komparatywnej, zalicza się zasoby naturalne, historyczne, kulturowe, ludzkie, wiedzy, infrastruktury i finansowe (Porter 1990). Ich wielkość, stopień i układ przestrzenny zaangażowania ekonomicznego stanowią podstawy zarządzania obszarem recepcji turystycznej, a konkretnie określenia wizji rozwoju turystyki, zrozumienia znaczenia przewag i słabości obszaru, ustalenia jaką rolę turystyka odgrywa w społeczno-ekonomicznym rozwoju obszaru oraz wdrażania odpowiedniej strategii. Skuteczne zarządzanie turystyką wymaga wypracowania konsensusu w zakresie założeń polityki turystycznej, który uwzględnia potrzeby poszczególnych grup interesu. To z kolei wymaga uwzględnienia wszystkich kategorii zasobów i wszystkich grup decydentów na całym obszarze recepcji turystycznej. Dzięki temu możliwa jest spójna organizacja zarządzania obszarem recepcji turystycznej, skupiająca się na zadaniach: planowania, regulacji i organizacji produktów turystycznych, koordynacji kanałów dystrybucji, promocji i monitoringu (Ritchie et Crouch 2000). Stąd, współcześnie obserwuje się wzrost znaczenia przestrzennej integracji produktów turystycznych w formule parków tematycznych i tras tematycznych, które tworzą finalny produkt obszaru recepcji turystycznej (Clay & Smidt 2004).

Ten artykuł dotyczy zagadnień związanych z krajobrazowymi (widokowymi, scenicznymi) korytarzami drogowymi.

Narodowy Program Dróg Scenicznych USA

Idea dróg scenicznych (krajobrazowych, widokowych) zrodziła się w Stanach Zjednoczonych w drugiej połowie lat 60-tych XX w. Wtedy to właściwy urząd federalny (Federal Highway Administration) podjął działania w celu opracowania spójnego krajowego programu zachowania i promocji wyróżniających się scenerii korytarzy drogowych. Działania te, o charakterze badań, ekspertyz i konsultacji społecznych, trwały do początku lat 90-tych i skutkowały uchwaleniem w 1991 roku ustawy the Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, stanowiącej m.in. podstawę prawną do powołania Narodowego Programu Dróg Scenicznych (the National Scenic Byways Program). Idea Programu wdrażana była do 1994, kiedy to ustalono wszelkie zasady jego funkcjonowania (Clay & Smidt 2004, FHA 1999). Warto podkreślić, że wdrożenie idei ogólnokrajowego systemu dróg scenicznych zajęło Amerykanom trzydzieści lat, stąd doceniając ich wysiłek intelektualny i organizacyjny, należałoby zaadoptować ich rozwiązania do polskich realiów, zważywszy szczególnie sukcesy ich dokonań (FHA 1999):

1. Z punktu widzenia organizacyjnego, istnieje na szczeblu federalnym i stanowym usankcjonowana współpraca między poszczególnymi urzędami i agencjami, odpowiedzialnymi za wdrażanie Narodowego (lub Stanowego) Programu Dróg Scenicznych. Przy czym działania organizacyjne opierają się na zasadzie uspołecznienia celów działania programu – zarządzanie poszczególnymi drogami scenicznymi funkcjonuje w formule konsorcjum, w skład którego, obok urzędów i agencji rządowych, wchodzi organizacje gospodarcze i społeczne. Ustalono również zasady finansowania poszczególnych projektów dróg scenicznych w formule grantów, jak również zasady ich oceniania i kontroli wdrażania. Stworzono także system informacji o Programie.
2. Z punktu widzenia merytorycznego, zdefiniowano pojęcia związane z systemem dróg scenicznych, opracowano zestaw kryteriów oceny wartości związanych z pojęciem sceniczności, skonstruowano schemat planu zarządzania scenicznym korytarzem drogowym, stworzono mechanizmy wymiany doświadczeń dotyczących dobrych praktyk.

W ten sposób Narodowy Program Dróg Scenicznych stał się jedną z wiodących formuł, na których opiera się ruch turystyczny w Stanach Zjednoczonych. Dowodem na to są wyniki badań sondażowych z 2007 roku: 54% Amerykanów zetknęło się z pojęciem drogi scenicznej a 10% Amerykanów świadomie wybrało drogę sceniczną podczas swojej podróży. Dla tej grupy podróżowanie drogami scenicznymi wywołuje niezapomniane wrażenia – 92% odpowiedzi (Longwoods International, 2008). W efekcie, po 13-tu latach funkcjonowania programu, 9,2%

Amerykanów było zadeklarowanymi odbiorcami oferty turystycznej systemu dróg scenicznych.

Sukces Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA należy tłumaczyć bardzo atrakcyjną dla społeczeństwa ideą. Jego celem, według Federal Highway Administration, jest stworzenie kategorii dróg amerykańskich, stanowiących atrakcyjny wyróżnik dziedzictwa obszarów, z którymi są związane (FHA 1999). Wdrażanie Programu służyć ma zarówno ludności lokalnej, jak i odwiedzającym dany region. Korzyści dla regionu wiążą się z zachowaniem, interpretacją i promocją odrębności (odmienności) dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Korzyści dla użytkowników dróg zależą od motywów podróży, niemniej dla nich wszystkich podstawową wartością jest udostępnienie sceniczności krajobrazu korytarza drogowego, jako czynnika rekreacyjnego podróży. Przy czym, pod pojęciem korytarza drogowego rozumiemy pas drogowy i otaczający krajobraz obserwowany przez podróżnego. Pozostałe korzyści można skategoryzować następująco (Clay & Smidt 2004):

1. Dla lokalnej ludności wiążą się:

- ze wzmacnianiem poczucia tożsamości (poczucia dumy z zamieszkiwania na danym obszarze),
- z rozwojem usług rekreacyjnych i turystycznych w układzie turystycznego produktu liniowego, co wzmacnia efektywność marketingu poszczególnych podmiotów gospodarczych oraz zarządzania ruchem turystycznym, a także stanowi bazę aktywności rekreacyjnej dla miejscowej ludności.

2. Dla turystów wiążą się:

- z dostępnością informacji nt. odwiedzanego obszaru, zintegrowanej w formule systemu markerów generujących (oddziałujących w miejscu zamieszkania turystów poprzez tematyczne strony internetowe i filmy dokumentalne, eksponujące korzyści związane z drogami scenicznymi), naprowadzających (oddziałujących podczas podróżowania drogami scenicznymi poprzez informatory i oznakowanie drogowe) i przyległych (oddziałujących w miejscach aktywności turystyczno-rekreacyjnych poprzez bezpośrednią interpretację ich atrakcyjności),
- z uproszczeniem i uporządkowaniem planu podróży (droga sceniczna staje się wyróżnikiem regionu, a podróżowanie nią umożliwia obcowanie z tym wszystkim co najatrakcyjniejsze, bez konieczności dokonywania wyboru różnych wariantów zwiedzania).

3. Dla odwiedzających bez motywów turystycznych:

- z dostępnością do rozbudowanej infrastruktury usług, z których zazwyczaj korzystają podróżni.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że system dróg scenicznych obejmuje drogi bez większego znaczenia dla transportu ponadregionalnego, dla których głównych użytkowników klasyfikuje się w trzech grupach: ludność miejscowa (droga jest podstawowym szlakiem komunikacyjnym), odwiedzający w celach turystycznych (droga jest podstawową trasą turystyczną), odwiedzający w innych celach (droga jest atrakcyjnym wizualnie i zagospodarowanym rekreacyjnie szlakiem komunikacyjnym) (FHA 1999). W efekcie, kategoria dróg scenicznych służy głównie celom rekreacyjnym, a nie transportowym – w idei użytkownik nastawiony jest na jazdę z ograniczoną prędkością, bez imperatywu pośpiechu w pokonywaniu odległości. Oficjalne wyodrębnienie kategorii dróg scenicznych ma podstawowe znaczenie dla segmentacji pożądanych użytkowników i jednoczesnej eliminacji ruchu tranzytowego. Wynika to z upowszechnienia wiedzy na temat formuły ich zagospodarowania: udogodnienia dla ruchu pieszego i rowerowego, częsta lokalizacja punktów widokowych i miejsc rekreacyjnych stanowią utrudnienie dla szybkiej i płynnej jazdy (szczególnie dotyczy to dużych samochodów ciężarowych).

Atrakcyjność dróg scenicznych zależy od szeregu czynników, które zostały skategoryzowane w Narodowym Programie Dróg Scenicznych USA. Przede wszystkim, definicja drogi scenicznej opiera się na swoistych cechach obszarów, przez które ona przebiega: *Droga Sceniczna* oznacza drogę o specjalnej scenicznej, historycznej, rekreacyjnej, kulturowej, archeologicznej, i/lub naturalnej wartości, które zostały uznane w postępowaniu administracyjnym za reprezentatywne, unikalne, niezastąpione lub wyraźnie swoiste dla danego obszaru (FHA 1999). Ta definicja wykracza daleko poza ramy estetycznej (artystycznej) sceniczności. W wizji Projektu, podróż drogą sceniczną pozwala na uzyskanie niezapomnianych wrażeń w oparciu o obcowanie, nie tylko z harmonią krajobrazową, ale szerzej z historią, kulturą i przyrodą odwiedzanego obszaru.

Poszczególne kategorie wartości, decydujących o włączeniu danej drogi do Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA, zostały zdefiniowane w sposób następujący (FHA 1999):

1. Wartość sceniczna powoduje wzrost wizualnych (estetycznych) wrażeń użytkowników drogi. Odnosi się do naturalnych i antropogenicznych elementów korytarza drogowego. Krajobraz sceniczny jest swoisty (uderzająco odmienny) i wywołuje pozytywne, niezapomniane wrażenia. Współgranie wszystkich elementów krajobrazu (relief, wody powierzchniowe, roślinność i artefakty cywilizacji) stanowi o scenicznej wartości korytarza drogowego. Ta kategoria odnosi się do estetyki krajobrazowej.
2. Wartość naturalna odnosi się wizualnego krajobrazu, który cechuje się niezauważalnym albo minimalnym oddziaływaniem cywilizacji. Opisywana jest ce-

chami obszarów niezamieszkałych i niezagospodarowanych, tj. wizualnymi spektakularnymi cechami ekosystemów naturalnych, np. niezagospodarowane wychodnie skalne, niezagospodarowane zbiorniki i cieki wodne, zachowane w naturalnym stanie formacje roślinne, zauważalna obecność dzikiej zwierzyny itp. Wizualne dowody ludzkiej działalności niekoniecznie obniżają wartość naturalną korytarza drogowego: np. otwarte pastwiska urozmaicają krajobraz bez ingerencji w otaczające ekosystemy naturalne. Ta kategoria odnosi się do dziedzictwa przyrodniczego regionu i niekoniecznie koresponduje z wizualną estetyką.

3. Wartość historyczna również odnosi się do wizualnego krajobrazu. Reprezentowana jest w śladach historii, zapisanych w materialnych elementach krajobrazu. Odnosi się do materialnych zabytków (zespołów i pojedynczych obiektów) lub istotnych wydarzeń historycznych (np. pola bitewne). Krajobraz o wysokiej wartości historycznej stanowi spektakularny przykład działalności ludzkiej lat minionych. Jest to krajobraz wywołujący niezapomniane wrażenia, który szczególnie nadaje się do edukacji historycznej (interpretacji dziedzictwa historycznego) – łączy w sobie cechy autentyczności odwzorowanej historii i wywołuje u widza specyficzny nastrój. Ta kategoria związana jest z materialnym dziedzictwem kulturowym i silnie koresponduje z wizualną estetyką.
4. Wartość archeologiczna, podobnie jak wartość historyczna, reprezentowana jest w śladach historii, zapisanych w materialnych (wizualnych) elementach krajobrazu. Obrazuje widoczne ślady prehistorycznej lub historycznej działalności ludzkiej, które nadają się do celów edukacyjnych (interpretacyjnych). Wiąże się z materialnymi dowodami wiedzy historycznej, przystosowanymi do zwiedzania i wywołującymi niezapomniane wrażenia (np. stanowiska archeologiczne, ruiny itp.). Również ta kategoria związana jest z materialnym dziedzictwem kulturowym i zazwyczaj koresponduje z wizualną estetyką.
5. Wartość kulturowa eksponuje odmiennosć (specyfikę) zwyczajów i tradycji lokalnej ludności. Dotyczy współczesnego stylu życia mieszkańców, którego wyróżnikami są: język/gwara, religia, rękodzielnicтво, muzyka, taniec, imprezy kulturowe, kuchnia i architektura. Ta kategoria odnosi się do dobrobytu i stylu życia, a w szczególności do folkloru miejscowej ludności. Wyróżniki materialne wartości kulturowej silnie korespondują z wizualną estetyką.
6. Wartość rekreacyjna wiąże się z możliwościami uprawiania biernej i aktywnej rekreacji w oparciu o naturalne i kulturowe komponenty krajobrazu korytarza drogowego. Samo podróżowanie po drodze scenicznej jest uznawane za formę biernej rekreacji, a to ze względu na nastrój przyjemności wywołany harmonią otaczającego krajobrazu. Bierne formy rekreacji realizowane są również dzięki

infrastrukturze zlokalizowanej w sąsiedztwie pasa drogowego, która udostępnia krajobraz (np. parkingi i punkty widokowe) lub umożliwia obcowanie z miejscową kulturą (np. obiekty handlowo-usługowe). Aktywne formy rekreacji wiążą się z zagospodarowaniem walorów krajobrazowych (scenicznych, przyrodniczych, historycznych, archeologicznych i kulturowych) korytarza drogowego. Dotyczą np. zwiedzania (pieszo, rowerem, konno, kajakiem, tratwą itp.), narciarstwa, wędkarstwa, gier zespołowych oraz uczestnictwa w warsztatach i imprezach masowych. Ta kategoria wartości jest silnie uzależniona od sezonowości uprawiania poszczególnych form rekreacji. Podobnie jak poprzednie kategorie, wartość rekreacyjna jest ściśle związana z estetyką krajobrazu.

Konkludując, kategorie stanowiące o wartości scenicznym korytarzy drogowych dotyczą specyficznych uwarunkowań (naturalnych i antropogenicznych) kształtowania krajobrazu. Stąd, wizja Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA odnosi do zachowania dziedzictwa narodowego i odrębności kulturowej wspólnot. Przy czym drogi traktowane są jako historycznie uwarunkowane korytarze komunikacyjne, spajające wspólnoty kulturowe i tym samym kluczowe dla ich tożsamości. Taka wizja Programu wpisuje się w strategię konkurencyjności obszarów recepcji turystycznej (Buhalis 2000):

- Kształtowanie jednolitego wizerunku obszaru, wysoko pozycjonowanego, dzięki spektakularnym wyróżnikom przestrzeni turystycznej, opartych na naturalnych historycznych właściwościach krajobrazu oraz na dobrobycie i stylu życia mieszkańców.
- Tworzenie zintegrowanego produktu turystycznego obszaru, który jest zarządzany w formule konsorcjum (agencje rządowe/samorządowe, organizacje/podmioty gospodarcze i społeczne). Stanowi to podstawy do wdrażania spójnej polityki w zakresie finansowania projektów, promocji, systemu informacji i monitoringu. W tym przypadku formuła liniowego produktu turystycznego dodatkowo umożliwia odwiedzającym uproszczenie i uporządkowanie planu podróży.

Możliwości wdrożenia koncepcji krajobrazowych korytarzy drogowych w Polsce

W Polsce namiastką formuły zintegrowanego, liniowego produktu obszaru recepcji turystycznej jest ustanawianie tematycznych szlaków/tras turystycznych (np. Szlak Piastowski lub Szlak Bociani). Określenie „namiastka” wynika z braku wyprac-

wanych form skutecznego zarządzania takimi szlakami. Przede wszystkim, brakuje formuł legislacyjnych, które by szczegółowo i jednoznacznie określały zasady i kryteria przyporządkowania liniowych produktów turystycznych do kategorii szlaków lub tras tematycznych. Jak uczy przykład Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA, takie regulacje korzystnie wpływają na:

- Stworzenie podstaw prawnych do współzarządzania korytarzem drogowym przez wszystkich właściwych administratorów i właścicieli, tj. administrację dróg publicznych, administrację obszarów chronionych, administrację Lasów Państwowych, administrację ds. gospodarki wodnej, administracje samorządowe, podmioty gospodarcze, organizacje społeczne itd. Brak usankcjonowanej prawnie kategorii tras tematycznych (dróg krajobrazowych, dróg widokowych lub dróg scenicznych) uniemożliwia poszczególnym podmiotom prawnym wykraczanie poza terytorialny obszar swoich kompetencji. Przez to każda forma współpracy dotycząca korytarza drogowego stwarza obecnie problemy natury prawnej.
- Kształtowanie rozpoznawalnego (wysoko pozycjonowanego) wizerunku produktu sieciowego (w tym przypadku kategorii tras tematycznych), dzięki spełnieniu powszechnie znanych kryteriów przez wszystkie jego komponenty (poszczególne trasy tematyczne). Z tym zagadnieniem wiąże się również skuteczna eliminacja ruchu tranzytowego z dróg tematycznych, poprzez oficjalne zdefiniowanie ich przeznaczenia: drogi dla ruchu lokalnego i turystycznego.
- Tworzenie podstaw dla przejrzystego i ujednoliconego systemu kontroli jakości liniowych produktów turystycznych (tras tematycznych). Gwarancją jakości produktu sieciowego tras tematycznych jest usankcjonowana prawnie jego certyfikacja.
- Tworzenie podstaw pod przejrzyste zasady finansowania projektów tras tematycznych. Ustanowienie usankcjonowanej prawnie kategorii stanowi kwalifikację do finansowania z konkretnych funduszy celowych.
- Stworzenie możliwości funkcjonowania systemu informacji o turystycznym produkcie sieciowym (o trasach tematycznych), integrującego szczebel krajowy, wojewódzki i lokalny (tj. obszaru recepcji turystycznej). Funkcją takiego systemu, obok promocji i informacji dla podróżujących, jest również wymiana wiedzy nt. dobrych praktyk zarządzania produktem turystycznym.

Brak zapisów prawnych nt. tras turystycznych w Polsce skutkuje obecnie rozdzielaniem wartości scenicznej krajobrazu od wartości przyrodniczej lub kulturowej krajobrazu. W praktyce nieformalnie wyróżnia się kategorię dróg krajobrazowych (widokowych), skupiając się głównie na scenerii korytarza drogowego i kategorii szlaków (tras) turystycznych, skupiając się głównie na elementach (artefak-

tach) kulturowych krajobrazu. Natomiast drogi przebiegające przez obszary chronione traktuje się jako „zło konieczne” zagrażające dobrostanowi przyrody. Rozróżnianie powyższych pojęć, jak sugeruje przykład Narodowego Programu Dróg Sceniczných USA, nie służy zachowaniu, interpretacji i promocji odrębności (odmienności) dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego danego regionu. Nie służy również tworzeniu zintegrowanego produktu danego obszaru recepcji turystycznej, którego celem jest uzyskanie przewagi konkurencyjnej.

Kolejnymi zagadnieniami związanymi z tworzeniem krajobrazowych korytarzy drogowych są planowanie przestrzenne i aktywność organizacji społecznych. Podstawą prawną planowania przestrzennego jest ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.). Ustawa ta pośrednio umożliwia tworzenie krajobrazowych korytarzy drogowych, poprzez pojęcia „interesu publicznego”, inwestycji celu publicznego”, „obszaru przestrzeni publicznej”, „dóbr kultury współczesnej”, „walorów ekonomicznych przestrzeni” i „dostępu do drogi publicznej” oraz poprzez ustalenie pryncypiów planowania (zrównoważony rozwój, zachowanie ładu przestrzennego, walorów architektonicznych, krajobrazowych i ekonomicznych przestrzeni oraz uwzględnianie wymogów ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego). Dodatkowo są zdefiniowane obszary działań planistycznych, które bezpośrednio korespondują z ideą krajobrazowych korytarzy drogowych:

- na szczeblu lokalnym (gminnym): wyznaczanie obszarów i zasad użytkowania pod kątem ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody i krajobrazu kulturowego, a także ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej,
- na szczeblu regionalnym (wojewódzkim): wyznaczanie systemów obszarów chronionych (ochrony środowiska, przyrody, krajobrazu kulturowego, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej), a także rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym,
- na szczeblu krajowym: identyfikacja obszarów podlegających ochronie pod kątem środowiska i zabytków.

Niemniej, praktyka planowania przestrzennego na szczeblu lokalnym nie sprzyja wdrażaniu idei krajobrazowych korytarzy drogowych. Po pierwsze, drogi o znaczeniu lokalnym nie są definiowane jako historycznie uwarunkowane szlaki komunikacyjne, spajające wspólnoty kulturowe i tym samym decydujące o ich tożsamości. Inaczej mówiąc, nie są wyznacznikiem dla obszarów podlegających szczególnej ochronie krajobrazowej, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Jak wcześniej wspomniano, w praktyce podejmuje się szereg inicjatyw wytyczania tras turystycznych lub inwentaryzacji dróg o walorach krajobrazowych

(np. w województwie warmińsko-mazurskim). Przy czym idea tych działań ogranicza się tylko do organizacji ruchu turystycznego, abstrahując od celów społecznych i ochrony dziedzictwa obszaru. W tym sensie, potrzebne jest włączenie kategorii krajobrazowych korytarzy drogowych do polskiej koncepcji gospodarki przestrzennej. Po drugie, w Polsce panuje powszechna niechęć do tworzenia planów przestrzennego zagospodarowania dla całych jednostek terytorialnych (np. gmin). Nie służy to planowaniu, a następnie zarządzaniu krajobrazowymi korytarzami drogowymi, które w swej istocie są integralną częścią dużo większej przestrzeni. Po trzecie, w polskich realiach zauważalny jest izolacjonizm jednostek samorządowych przy podejmowaniu decyzji planistycznych. Niewiele jest przykładów współdziałania w zakresie gospodarki przestrzennej na poziomie ponadlokalnym. To również nie służy tworzeniu systemu krajobrazowych korytarzy drogowych, bowiem drogi o znaczeniu lokalnym zazwyczaj przebiegają przez tereny kilku jednostek administracyjnych, rozumianych jako jednostki samorządu terytorialnego (np. gminy) i jednostki administracji zespolonej (np. Lasy Państwowe lub parki narodowe).

Kolejnym problemem jest mała aktywność lokalnych organizacji społecznych, których działalność dotyczy rozwoju ekonomicznego, ochrony dziedzictwa lub działalności kulturalnej. Cele krajobrazowych korytarzy drogowych odnoszą się, przede wszystkim, do dobrobytu i stylu życia lokalnych społeczności. Służą dobrobytowi poprzez rozwój przestrzeni rekreacyjnej i wzrost znaczenia turystyki na obszarach peryferii gospodarczych. Służą zachowaniu stylu życia poprzez promowanie dziedzictwa – a szczególnie kultywowaniu tradycji lokalnych społeczności. Stąd, zarządzanie krajobrazowymi korytarzami drogowymi opiera się przede wszystkim na aktywności społecznej, wyrażającej się w kreatywnym działaniu organizacji społecznych. W tym przypadku, rola organizacji społecznych dotyczy:

- Mediacji między administracją rządową, władzami samorządowymi, ludnością lokalną i podmiotami gospodarczymi przy tworzeniu założeń polityki i jej wdrażania. Organizacje non profit, które statutowo działają na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego, są rzecznikami całej społeczności lokalnej, a tym samym są najbardziej predysponowane do roli mediatora przy wypracowywaniu konsensusu nt. funkcjonowania krajobrazowego korytarza drogowego, który uwzględnia korzyści dla wszystkich zainteresowanych. Natomiast pozostałe podmioty reprezentują odrębne grupy interesu społecznego lub ekonomicznego;
- Edukacji regionalnej i ekologicznej społeczności lokalnych, pod kątem kształtowania, użytkowania i ochrony krajobrazu korytarza drogowego;

- Działań public relations promujących dziedzictwo (odmienność kulturową i/lub przyrodniczą) regionu, przez który przebiega krajobrazowy korytarz drogowy;
- Koordynacji wymiany doświadczeń nt. dobrych praktyk z zakresu aktywności społeczno-ekonomicznych realizowanych w obrębie korytarza drogowego (np. rekreacji, turystyki, rolnictwa itp.);
- Koordynacji imprez kulturalnych i rekreacyjnych, odbywających się w obrębie korytarza drogowego;
- Zarządzania informacją turystyczną nt. produktu krajobrazowego korytarza drogowego.

Reasumując, wdrażanie idei krajobrazowych korytarzy drogowych napotyka w Polsce na szereg poważnych barier o charakterze prawnym (brak zdefiniowanego pojęcia w aktach prawnych) i organizacyjnym (lekceważący stosunek do planowania przestrzennego i ochrony krajobrazu oraz mała aktywność organizacji społecznych).

Zakończenie

Idea krajobrazowych korytarzy drogowych jest bardzo atrakcyjna ze społeczno-ekonomicznego punktu widzenia. Jak wcześniej wykazano, drogi krajobrazowe są spektakularnym wyróżnikiem dziedzictwa regionalnego. Korzyści z nimi związane dotyczą przede wszystkim zachowania, interpretacji i promocji odrębności (odmienności) dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Co z kolei przekłada się na możliwości tworzenia liniowych produktów turystycznych (poprzez rozwój usług turystycznych i rekreacyjnych), objętych jedną marką „dróg krajobrazowych” i tym samym stanowiących oryginalny produkt sieciowy obszarów recepcji turystycznej.

System dróg krajobrazowych w formule sieciowego produktu turystycznego najlepiej funkcjonuje w Stanach Zjednoczonych, pod patronatem Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA. Niemniej koncepcja ta z dużym sukcesem rozwijana jest również w krajach Unii Europejskiej, np. w Wielkiej Brytanii, Belgii i Niemczech (Akbar et al. 2003; Garré et al. 2009).

W Polsce, pomimo niewątpliwych zalet przestrzennej koncepcji krajobrazowych korytarzy drogowych, nie podjęto jeszcze poważnej dyskusji nad wdrażaniem idei systemu dróg krajobrazowych. Działania, o charakterze bardziej intuicyjnym niż systemowym, do tej pory skutkowały powstaniem (drogowych) szlaków tematycznych, które udostępniają dziedzictwo regionalne. Przy czym, trasy te nie doczekały się jeszcze spójnego zarządzania całością krajobrazu korytarza

drogowego. Kolejną, nieformalną kategorią są drogi widokowe, rekomendowane jako trasy o szczególnych walorach sceniczności krajobrazu. Ta kategoria całkowicie abstrahuje od możliwości planowania i zarządzania przestrzenią korytarza drogowego.

Z uwarunkowań, które nie sprzyjają w Polsce rozwojowi systemu dróg krajobrazowych, w formie sieciowego produktu turystycznego, należy przede wszystkim wymienić:

- brak formuł legislacyjnych, które by szczegółowo i jednoznacznie określały zasady i kryteria przyporządkowania liniowych produktów turystycznych do kategorii dróg krajobrazowych (lub kategorii tras tematycznych),
- lekceważenie znaczenia dróg lokalnych dla gospodarki przestrzennej, a konkretnie dla ochrony i promocji krajobrazu oraz dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego,
- mała aktywność organizacji non profit, działających na rzecz lokalnego rozwoju społeczno-ekonomicznego.

Jak pokazuje przykład Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA, wyeliminowanie powyższych barier wymaga długofalowych rozwiązań systemowych na szczeblu krajowym, które muszą być poprzedzone szeroką dyskusją społeczną. Przy czym należy pamiętać, że w Stanach Zjednoczonych pełne wdrożenie idei systemu dróg krajobrazowych zajęło trzydzieści lat, a my w Polsce jesteśmy na początku tej drogi ...

Piśmiennictwo

1. Akbar K. F., Hale W. H. G., Headley A. D., 2003. *Assessment of scenic beauty of the roadside vegetation in northern England*. Landscape and Urban Planning 63, s. 139–144.
2. Buhalis D., 2000. *Marketing the competitive destination of the future*. Tourism Management 21, s. 97-116.
3. Clay G. R., Smidt R. K., 2004. *Assessing the validity and reliability of descriptor variables used in scenic highway analysis*. Landscape and Urban Planning 66, s. 239–255.
4. Crouch G. I., Ritchie J. R. B., 1999. *Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity*. Journal of Business Research 44 (1), s. 137-152.
5. Federal Highway Administration (FHA), 1999. *Byways Beginnings: Understanding, Inventorying, and Evaluating a Byway's Intrinsic Qualities*. National Scenic Byways Program Publication, Washington, DC, 80 pp.

6. Garré S., Meeus S., Gulinck H., 2009. *The dual role of roads in the visual landscape: A case-study in the area around Mechelen (Belgium)*. Landscape and Urban Planning 92, s. 125-135.
7. Longwoods International, 2008. *Image & Positioning Research – Assessment of Awareness, Familiarity & Appeal of The America's Byways® Collection*. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://bywaysonline.org/nominations>, stan z dn. 21.11.2010 r.
8. Porter M. E., 1990. *The Competitive Advantage of Nations*. The Free Press, New York.
9. Ritchie J.R.B., Crouch G. I., 2000. *The competitive destination: A sustainability perspective*. Tourism Management 21(1), s. 1-7.
10. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz. U. z dnia 10 maja 2003.