

Krzysztof R. Mazurski
Politechnika Wrocławska

MIASTO JAKO OBIEKT TURYSTYCZNY

Na potrzeby niniejszego opracowania należy zdefiniować dwa kluczowe pojęcia zawarte w przyjętym tytule. Jako miasto będzie w nim uznawana jednostka osadnicza w sensie europejskim, a więc odznaczająca się dużą koncentracją obiektów kubaturowych i dużą gęstością zaludnienia. Natomiast jako turystykę – odmiennie od powszechnych definicji, ustalono podróżowanie w celach rekreacyjnych (Mazurski 2006, s. 24). Rekreację z kolei należy rozumieć wielostronnie jako psychiczną, intelektualną i fizyczną. Dwa pierwsze rodzaje z nich obejmują swym zakresem m.in. poznawanie, o ile nie jest ono związane z czynnościami zawodowymi lub płatnymi. W praktyce turystycznej określa się je słowem „zwiedzanie”.

Zestawienie w jednym ciągu powyższych pojęć od razu wskazuje na poważne bogactwo tematyczne tego sformułowania i duży stopień komplikacji zagadnienia. Najważniejsze wątki rysują się następująco.

1. MIASTO JAKO JEDNOSTKA PRZESTRZENNA

Miasta europejskie, acz oczywiście nie tylko one, powstały niekiedy w bardzo odległych, starożytnych czasach w zupełnie innych warunkach nie tylko cywilizacyjnych, ale i technicznych. Oznacza to przede wszystkim nieprzystosowalność ich sieci i jakości ulic do współczesnego ruchu kołowego – niemal wyłącznie motorowego. Zdecydowana większość miast posiada przynajmniej centrum pochodzące sprzed co najmniej kilku wieków, a właśnie w takich miejscach skoncentrowane są zabytki architektury, stanowiące podstawową ich atrakcję turystyczną. Poruszanie się po nich samochodami przez indywidualnych turystów jest mocno utrudnione, a często niemożliwe tak ze względu na niskie parametry techniczne ulic, zatłoczenie, jak i prawne (ciągi i obszary ruchu pieszego). Tym bardziej trudności te dotyczą pojazdy większe.

w tym autokary turystyczne, stanowiące podstawowy środek lokomocji w masowym ruchu turystycznym. Z jednej strony umożliwiają one przemieszczanie się po rozległej z reguły przestrzeni miejskiej, z drugiej – najszybsze dotarcie zwartej grupy do centrum dla rozpoczęcia programu zwiedzania. Szczególnie ważny jest ten drugi aspekt problemu, przez mało które z władz miejskich dostrzegany i doceniany. Pozytywnym przykładem może być Salzburg, w którym bardzo blisko interesującego zabytkowego centrum urządzono plac postojowy specjalnie w dla autokarów wycieczkowych. Mogą się one tu zatrzymywać na kilkanaście minut w celu „wysadzenia” grupy i odjechać na parking długookresowy na przedmieściu. O ustalonym czasie wracają, aby odebrać turystów. Postulowano takie rozwiązanie, przykładowo, we Wrocławiu – stanowiącym duży ośrodek ruchu turystycznego i którego władze deklarują niby zrozumienie dla potrzeb turystów – na placu Solnym sąsiadującym z Rynkiem, gdzie zaczyna się lub kończy większość wycieczek. Niestety, uznane znalazły jednak wielogodzinne miejsca parkingowe dla samochodów osobowych – oczywiście odpłatne. Można stwierdzić, że większa część dużych miast, a już szczególnie w Polsce, w tym o turystycznej renomie, nie uwzględniła w rozwiązaniach komunikacyjnych tego właśnie problemu. Interesujące rozwiązanie zastosowano w Monako. Wybudowano w nim trzy wielokondygnacyjne podziemne parkingi, w których pierwsza godzina jest bezpłatna. Jest to wystarczający czas na poznanie najbliższej okolicy, a przyspieszona rotacja pojazdów umożliwia zwiększenie przepływu i obsługi turystów.

Dodatkową trudność przysparza konfiguracja terenu – konkretnie, położenie na obszarach górskich, w tym szczególnie charakterystyczne powstanie i zachowanie historyczno-zabytkowych centrów wielu miasteczek włoskich czy południowej Francji na szczytach wzgórz. Poruszanie się w nich nawet samochodami osobowymi jest sztuką niedostępną z reguły turystom zagranicznym. Przyznać jednak należy, iż wiele z nich posiada parkingi u podnóża, z których wyrusza się na zwiedzanie, jak choćby Oppède-le-Vieux w Prowansji. Trudności w omawianym zakresie sprawiają, że wiele wycieczek lub indywidualnych turystów rezygnuje ze zwiedzania danej miejscowości, co najczęściej połączone jest z niepoczynieniem wydatków w miejscowych sklepach czy restauracjach.

2. MIASTO JAKO PRZESTRZEŃ ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH

Jak wspomniano wcześniej, miasto – głównie europejskie, cechuje się nagromadzeniem zabytków architektury w centrum, na peryferiach pojawiają się

one rzadziej, niekiedy w związku z przyłączaniem podmiejskich osiedli czy wsi. Ten proces jednak sprawia, że w organizmie miejskim znaczenie waloru uzyskują obiekty wcale niezwiązane z tradycją urbanistyczną. Przykładem tego mogą być muzea budownictwa ludowego, zwane popularnie skansenami, na przedmieściu Sztokholmu, ale i w Polsce – w Opolu czy Nowym Sączu. Dla grup zorganizowanych wymaga to oczywiście sprawnego dojazdu, czyli znowu autokaru, dla którego z kolei potrzebne są specjalne parametry drogowe. Nie posiada ich właśnie jedno z ostatnich wymienionych miast, co powoduje w okresie wzmożonego ruchu turystycznego spore trudności.

Jednakże miasto to nie tylko zabytki – to również takie ważne placówki w turystyce, jak muzea i galerie. Wiele z nich nie posiada ani dobrego dojazdu, ani nawet miejsc postojowych nie wspominając o parkingowych. Lepiej pod tym względem wypadają obiekty sportowe, imprezy, które bywają często włączane do programu wyjazdów *stricte* turystycznych. W wielu wypadkach przedmiotem poznania staje się współczesna architektura, zwłaszcza ta awangardowa i wyróżniająca się optycznie. Zwiedza się ją przeważnie w trakcie przejazdu autokarowego czy lokalnych wycieczek typu *city sightseeing* podobnym środkiem lokomocji. Problemu tu nie ma, bowiem obiekty takie powstają na obrzeżach centrum lub na peryferiach. Zróznicowany charakter obiektów i instytucji w miastach powoduje, że program pobytu w nich – szczególnie dłuższego, obejmuje szeroką gamę atrakcji turystycznych, jak ogrody zoologiczne, aqaparki czy miasteczka rozrywkowe typu Disneyland czy Leogoland. W mniejszych miasteczkach, nie wspominając o wsiach (jak o Bałtowie z Parkiem Jurajskim), tego typu niezabytkowe atrakcje mogą stanowić jeden z najważniejszych powodów odwiedzin miejscowości, a nawet zdominować inne. Za przykład można tu podać aqapark w Polkowicach i młodszy od niego obiekt w Kudowie Zdroju.

Nowy akcent, w Polsce jeszcze niewidoczny, wniosła transformacja funkcjonalna niektórych obszarów miejskich wraz z nadejściem epoki postindustrialnej w wielu z nich. Poszczególne zakłady, a nawet całe osiedla przemysłowe tracąc dotychczasową funkcję produkcyjną stają się osiedlami mieszkalnymi, usługowymi czy rozrywkowymi. Biorąc pod uwagę te dwa ostatnie aspekty należy wskazać na koncepcję FMP – Festival Market Place, która narodziła się przy rewitalizacji takich właśnie osiedli, począwszy od Glasgow i Londynu w Wielkiej Brytanii oraz Bostonu i Baltimore w Stanach Zjednoczonych, a rozprzestrzeniła się szeroko w wielu krajach rozwiniętych. W Polsce – poza konglomeracją katowicką, nie ma właściwie podobnych przypadków. Zagadnienie dotyczy raczej pojedynczych obiektów przemysłowych, wyłączanych z ruchu, jak choćby w Ostrowcu Świętokrzyskim. Niemniej jednak, przystępując do ich rewitalizacji, powinno się uwzględnić potrzeby także ruchu turystycznego.

Bogactwo, a zwłaszcza zróżnicowanie walorów turystycznych miejscowości – jeżeli ponadto dotyczą one konkretnych obiektów, stwarza dodatkowe trudności w obsłudze wycieczki. Rozumieć przy tym należy grupę poruszającą się pieszo, której uczestnicy kierują zainteresowanie w różne strony, zakłócając pracę przewodnika i kierownika (pilota) grupy. Są to jednak problemy natury metodycznej i jako takie przekraczają ramy niniejszego opracowania.

3. MIASTO JAKO PRZESTRZEŃ TURYSTY

Jak i w poprzednich wątkach, tak i w tym należy rozróżniać problemy turystyki grupowej i turystyki indywidualnej. W odniesieniu do tej pierwszej miasto nie jest jakimś obiektem pełnym pułapek, niepewności i trudności. To wszystko eliminuje obecność kierownika grupy i ewentualnie pilota, ale przede wszystkim przewodnika, który zapewnia racjonalne, bezpieczne i ciekawe poruszanie się po nieznaną dotąd miejscowości.

Inaczej przedstawia się rzecz w przypadku turysty indywidualnego przybywającego do miasta różnymi środkami lokomocji. Każdemu potrzebna jest wstępna orientacja w przestrzeni miejskiej osiągnięta na podstawie planu miejscowości. Dla podróżującego pociągiem powinien on znajdować się na dworcu czy stacji kolejowej, dla korzystających z samochodu lub roweru – na wjeździe do miasta, przy zatoczce lub parkingu, jak ma to miejsce powszechnie w Niemczech. Pozwala to osiągnąć właściwy obiekt lub parking, o ile nie jest on usytuowany przy stacji kolejowej w systemie P+R. Taka informacja powinna znajdować się przy coraz liczniejszych na Zachodzie punktach wypożyczania rowerów, które można oddać w jakimkolwiek innym. Taki środek lokomocji przyspiesza i ułatwia poruszanie się po mieście, nie pociągając za sobą negatywnych skutków w postaci zanieczyszczenia powietrza i tworzenia tłoku na jezdni. Ustawienie planu w centrum, na rynku, jest potrzebne, ale niewystarczające – trzeba bowiem najpierw tu dotrzeć.

Kolejnym zagadnieniem jest drożność przestrzeni miejskiej w rozumieniu łatwego odnalezienia najważniejszych z punktu turystycznego obiektów. Sama techniczna strona nie stwarza większego problemu, jako że pieszo dotrzeć można niemal wszędzie. Jednakże koncentrując się na drożności w aspekcie ruchu samochodowego, projektanci tworzą niekiedy węzły komunikacyjne nie do przebrnięcia przez pieszego – rozległe, wielopoziomowe skrzyżowania z bardzo dalekimi i niewygodnymi obejściami. Nie każdy turysta posługuje się planem miejscowości, w której przebywa, nie każdy zna odpowiedni miejscowy język, stąd miasto samo powinno mu wyjść naprzeciw. Przez wiele lat

w wielu miastach polskich PTTK wytyczało tzw. szlaki miejskie, których znaki malowane były na budynkach czy jakichś konstrukcjach. Obecnie nie jest to dobre rozwiązanie. Duże zanieczyszczenie powietrza powoduje szybkie niszczenie oznaczeń (nie wspominając o wandalizmie), duży ruch na ulicach utrudnia śledzenie szlaku, bywają zastrzeżenia estetyczne. Oryginalne rozwiązanie zastosowano w Bostonie. Tu mianowicie od punktu informacji turystycznej namalowano szeroką, ciemnoczerwoną linię biegnącą po chodnikach, przejściach ulicznych i wyjątkowo na elewacjach budynków. Łączy ona wszystkie ważniejsze dla turysty obiekty i wystarczy patrzeć pod nogi, aby utrzymać właściwy kierunek.

Najpowszechniej jednak w skali światowej stosuje się drogowskazy o różnorodnym oznaczeniu: symbolami, nawami, odległością w metrach lub minutach, o różnej kolorystyce. Zdecydowanie brakuje tu standaryzacji, ułatwiającej korzystanie w takiej informacji w skali międzynarodowej. Problemem jest odpowiednia gęstość takich drogowskazów, powiązanie z planami i tablicami informacyjnymi. Ważna staje się ich estetyka oraz takie ustawienie, by nie zakłócały istotnych widoków na poszczególne wnętrza urbanistyczne miasta.

Oczywiście problemów jest znacznie więcej, można tu choćby wspomnieć o tak przyziemnych, ale jakże istotnych sprawach, jak lokalizacja toalet publicznych czy miejsc odpoczynku – w najprostszej formie nawet ławek, w pobliżu najpowszechniej odwiedzanych miejsc: katedr, ratuszy, muzeów. Chodzenie, nawet w celach turystycznych, po mieście jest wyjątkowo męczące, a wśród turystów coraz większą grupę stanowią osoby starsze. Poznawanie wymienionych i innych obiektów bywa poważnym dla nich trudem, który nie może być zrekomensowany odpoczynkiem z podanego powodu.

4. MIASTO JAKO ZESPÓŁ MIKROWNĘTRZ TURYSTYCZNYCH

Rzadko kiedy świadomie realizowanym przez władze miejskie zadaniem jest tworzenie specyficznych rejonów o typowo turystycznym charakterze. Oczywiście jest, że wzmożony ruch turystyczny powoduje zakłócenie życia publicznego mieszkańców określonej miejscowości przez zajmowanie miejsc parkingowych, wzmożony ruch uliczny i pieszy, utrudnienia w korzystaniu z pewnych sklepów czy lokali gastronomicznych. Zagadnienie to należy wszakże widzieć i z drugiej strony – a mianowicie utrudnienia dla turysty powodowane przez miejscowe, codzienne czynności. Nie stanowi to problemu w przypadku krótko trwałego pobytu w mieście, jednakże problemem jest już przy całonocnym, w jeszcze większym stopniu przy dłuższym pobycie. Duża część tury-

stów oczekuje – z reguły zresztą nieuświadomienie – znalezienia takich miejsc czy rejonów miasta, gdzie czułby się nie intruzem, osobą obcą, ale jedną ze „swoich” – innych turystów. Powody tego bywają różne: chęć odpoczynku, oddalenie się od mieszkańców wyrażających często niezadowolnienie z powodu tarasowania przejścia, zatłoczenia pojazdów komunikacji miejskiej, innego wyglądu czy zachowania. Oczekiwana staje się wtedy swoista oaza dla turystów, gdzie to miejscowi, a nie oni są wtrętem w codzienność miasta.

W tym celu potrzebne jest istnienie mikrownętrz o charakterze urbanistycznym przeznaczonych dla turystów, a szerzej – przyjezdnych. Najlepiej nadają się do tego place, ale niezbyt duże, bulwary, parki czy sąsiedztwo większych obiektów o walorach turystycznych. Z reguły posiada je każde niemal miasto, ale wskazane jest pamiętać o tym zagadnieniu przy kreowaniu nowych przestrzeni miejskich, zwłaszcza przy planowaniu inwestycji z góry przewidzianych jako atrakcje turystyczne lub w przewidywaniu, że mogą się nimi stać. Do czynienia z takimi mikrownętrzami mają powszechnie turyści we Włoszech, południowej Francji, kształtują się także i w Polsce. W wielu przypadkach trzeba by było dokonać odpowiedniej adaptacji i aranżacji przestrzeni miejskiej, by uzyskała ona takie właśnie cechy.

Idealne mikrownętrze turystyczne miasta powinno spełniać następujące podstawowe warunki:

- lokalizacja w niedużej odległości od komunikacji publicznej (przystanku autobusowego, tramwajowego, stacji metra, większego parkingu itp.),

- jak wyżej, ale w odniesieniu do obiektu atrakcji turystycznej lub ich zespołu,

- pewne oddalenie od rejonów/stref normalnego toku życia miasta,

- posiadać pewien klimat, atmosferę tworzoną przez ciekawą czy zabytkową architekturę, ewentualnie przez przyrodę (zieleń parkowa, wysoka zieleń w charakterze ekranu), oraz dobry jej stan techniczny i estetyczny (np. unikanie nadmiaru i to agresywnych reklam),

- istnienie warunków do dłuższego odpoczynku na otwartym powietrzu (ławki, tzw. letnie ogródki lokali gastronomicznych) i w lokalach różnego typu gastronomii,

- funkcjonowanie placówek informacji turystycznej wraz z informacją tablicową oraz zaopatrzenia w towary typowo turystyczne (pamiątki, materiały fotograficzne, wydawnictwa itp.); pożądaną jest istnienie kantoru wymiany walut i bankomatów.

Sprawą wykraczającą poza ramy opracowania, ale ważną do uwzględnienia, bywa zapewnienie bezpieczeństwa turystom w takich miejscach, głównie przed kradzieżami. To odpowiedzialność przede wszystkim policji, która powinna zachowywać się dyskretnie, choć oczywiście pojawienie się umundurowanego jej patrolu lub straży miejskiej odgrywa swoją pozytywną rolę.

Konkludując należy stwierdzić, iż obecnie, gdy turystyka obejmuje setki milionów osób na świecie i stanowi tak istotną część życia człowieka w różnych jego wymiarach (Czerwiński 2004), wymogi jej ruchu powinny stanowić równorzędną wobec innych zagadnień tematykę planowania i urządzania przestrzeni miejskiej.

BIBLIOGRAFIA

- Czerwiński J., 2004, *O istocie turystyki*, Biuletyn PWSZ w Legnicy, nr 9(17), s. 6–9.
Mazurski K.R., 2006, *Geneza i przemiany turystyki*, Wyd. WSZ „Edukacja”, Wrocław.
Mazurski K.R., 2007, *Origins and evolution of tourism*, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe, Wrocław.

Funkcja turystyczna miast. I. Jażdżewska.
Wyd. Uniw. Łódzkiego 2008 s. 17-23.