

Gnieźnieńskie Forum Ekspertów Turystyki Kulturowej

Pytanie 81

Trasy miejskie nie tylko dla turystów?

Autor: dr hab. prof. UKW Dariusz Dąbrowski, Bydgoszcz

TREŚĆ: *Analizując zagadnienia związane z funkcjonowaniem miejskich tras turystycznych i systemów stałych oznaczeń dla turystów w miastach [zob. choćby Mikos v. Rohrscheidt 2009, Nowoczesne trasy miejskie jako forma prezentacji historii i kultury oraz oferta turystyczna] zwykle zwraca się uwagę na problemy związane z ich szeroko pojętą eksploracją turystyczną. Tymczasem – jak się wydaje – zarówno trasy, jak i oznaczenia atrakcji mogą odgrywać i odgrywają inne ważne funkcje społeczne i kulturowe. Jak – w związku z tym – powinno przedstawiać się kształtowanie takich tras oraz treści i formy oznaczeń? W jakim stopniu ich budowanie powinno uwzględniać utrzymanie harmonii między ukierunkowaniem na turystów (mających swoje priorytety) i miejscowych odbiorców (mających swoje własne)? Jak mogłaby wyglądać wspólna platforma pozwalająca na osiągnięcie maksymalnej efektywności w oddziaływaniu na obie wymienione grupy?*

Odpowiedzi:

dr hab. Krzysztof Kasprzak, em. prof. nadzw. UP w Poznaniu

Harmonia wyraża porządek, równowagę, łączność, zgodność, ład i symetrię. Dążymy, przynajmniej teoretycznie, aby zrównoważony ład miał miejsce, tak w przestrzeni, jak i w społeczeństwie. Praktyka ostatnich 25 lat wskazuje jednak, że to założenie wręcz utopijne, swoiste retoryczne hasło z którego mało co wynikło. Patetyczne określenie i jak potrzeba instrument polityczny. Jak się okazuje całkowicie nieskuteczny. Utrwała się bowiem niby-ład, w którym jesteśmy podrzędnymi aktorami, grającymi niechciane drugoplanowe role. Mają one być, nie wiedzieć czemu, z jakiegoś względu poprawne, np. politycznie, czy kulturowo, bo takie są niekiedy aktualne oczekiwania.

Harmonia (zrównoważenie) w przypadku turystyki miałyby m.in. polegać na równoczesnym ukierunkowaniu na turystów i odbiorców miejscowych. Potrzeby jednych i drugich mogą być podobne (zwiedzają muzeum, oglądają zabytki, uczestniczą w koncercie lub spektaklu teatralnym), ale i różne w przypadku tego samego obiektu. Ogród botaniczny, czy zabytkowy park, traktowane są przez mieszkańców jako miejsce odpoczynku, ciszy i nastrojowych spacerów, do którego przychodzą przez wiele lat. Dla turystów to na ogół tylko jedno z miejsc do zwiedzenia. Często w tłumie, z którego inni tak bardzo chcieli się wyrwać. W wielu przypadkach wspólna platforma oddziaływania jest mało możliwa. Albo jest tak długo możliwa, jak istnieje jakiś czynnik wiążący oddziałujące na siebie grupy, w naszym przypadku turystów i mieszkańców. Wiążą ich pieniądze (jedni zarabiają na drugich), a odpychają powstające konflikty w wyniku zupełnie innych potrzeb obu grup. Jakakolwiek wiarygodna próba uniwersalnego pomiaru efektywności ich oddziaływania na siebie jest mało prawdopodobna.

W masowo odwiedzanych przez turystów miastach coraz trudniej jest nie tylko utrzymywać, ale w ogóle mówić o możliwościach jakiejś harmonii. Turyści stają się grupą wysoce niepożądaną. Mieszkańcy nie chcą już na turystach zarabiać, bo mają zupełnie inne wymagania. To zwłaszcza spokojne życie w miejscach których *genius* jeszcze istnieje

i w miastach, z których *lares urbani* jeszcze nie uciekły. Tak samo niepożądaną grupą turyści są na wielu terenach przyrodniczo cennych (np. Tatry, Pieniny). Ale w tym przypadku „harmonia” między turystami i mieszkańcami w jednym zakresie istnieje – jedni i drudzy niszczą wszystko dookoła. Swoista moda bycia nad Morskim Okiem, czy na Giewoncie z jednej strony, a z drugiej chęć szybkiego, ale jak się wkrótce okaże chwilowego zysku, przysłania możliwość jakiegokolwiek zrównoważenia i porozumienia. Niekontrolowany tłum w górach to nie spektakl teatralny, ale karykatura turystyki z orgią postaw i działań destrukcyjnych.

Wartości przyrodnicze to nie produkt za który pobiera się opłatę i dostosowuje do potrzeb klienta. To klient-turysta musi podporządkować się rygorom związanym z ochroną obiektów przyrodniczych. W wielu miejscach atrakcyjnych przyrodniczo ograniczenie ruchu turystycznego jest konieczne dla możliwości dalszego ich zachowania. Niekiedy jest to całkowita eliminacja turystów (np. niektóre rezerваты, część obszarów parków narodowych i obszarów NATURA 2000, jaskinie, bunkry). Negatywne oddziaływanie na środowisko winno być ograniczone także z szacunku dla lokalnej społeczności i dziedzictwa kulturowego. Sterowanie zwiedzaniem obiektów przyrodniczych będzie jednak możliwe tylko wtedy, kiedy lokalna społeczność zrozumie ich wartość, zarówno przyrodniczą, jak i kulturową. Jak nie zrozumie to nie będzie chciała ich chronić tylko eksploatować do samego końca. Żadnego zrównoważonego ukierunkowania w takiej sytuacji nie będzie.

Potrzeby turystów winny być zaspokajane bez zmniejszania szans mieszkańców na spokojne życie. W dzielnicach, w których mieszkamy to tak naprawdę turystów nie chcemy. Będzie spokojniej, bezpieczniej, taniej, czystiej, nie spadną wartości naszych nieruchomości i zadamy o nasze dobro wspólne, które turystów w ogóle nie obchodzi. A jest to wszystko niezwykle ważne nie tylko z naszego indywidualnego punktu widzenia, ale także większej zbiorowości, bowiem odbywa się w warunkach braku w naszym kraju opłaty turystycznej. Istniejąca w niektórych miejscowościach opłata miejscowa, powszechnie zwana „opłatą klimatyczną” jest natomiast całkowitym nieporozumieniem. Pobierana jest bowiem także w sytuacjach występowania np. smogu i wszelakich innych zanieczyszczeń. U podstaw jej wprowadzenia przed kilkadziesiąt laty było przeświadczenie, że atrakcyjne turystycznie położenie gminy nie jest szansą, ale ogromnym balastem i ograniczeniem.

W zasadzie to turystów jednak chcemy, ale nie w naszym bezpośrednim sąsiedztwie. Turystyka masowa, czy turystyka 3e (*entertainment, excitement, education*), oby nie odbywała się pod naszymi oknami w otwartych całą dobę pubach, czy wprost na ulicy, zwłaszcza w części *entertainment* i *excitement*. Szlak turystyczny nich sobie nawet i będzie, byle jak najdalej od nas. To pewne podobieństwo do szczególnego konfliktu społecznego jakim jest syndrom NIMBY (*Not In My Back Yard*), związany jednak z lokalizacją niektórych inwestycji, które chociaż potrzebne to jednak nam przeszkadzają. Rozumiany jest on jako negatywna postawa grupy ludzi lub małych zbiorowości przeciwko planowanym w sąsiedztwie ich zamieszkania inwestycji, które mogą przynieść im straty psychiczne, fizyczne lub ekonomiczne. Mają one wpływ na pogorszenia jakości życia lokalnej społeczności, np. ze względu na hałas, obniżenie walorów estetycznych. Niektóre z nich mogą być pośrednio lub bezpośrednio związane z turystyką, np. obiekty komunalne, transportowe, sportowe, czy świadczące usługi erotyczne. Ten ostatni przykład można odnieść do lokalizacji klubów go-go na Starym Mieście w Poznaniu, czyli w części historycznego zespołu miejskiego uznanego za pomnik historii. Konflikty tego typu są wyrazem organizowania się różnych typów społeczności lokalnych wobec dotykających je procesów, w tym także turystyfikacji. Integrują one społeczności lokalne, wyłaniają lokalnych nieformalnych liderów i pozytywnie nastawiają do aktywnego udziału w życiu publicznym lokalnego społeczeństwa.

dr Marcin Gorączko, UP-T Bydgoszcz

To bardzo trafnie sformułowane pytanie, umożliwiające konfrontację dwóch ciekawych zagadnień, podjętych ostatnio na Gnieźnieńskim Forum Turystyki Kulturowej. Z jednej strony mamy do czynienia z narastającą tendencją do wprowadzania usług turystycznych w obszary i tematykę dotąd niezagospodarowane pod kątem tego typu aktywności. Jeśli odbywa się to z inicjatywy, w porozumieniu lub przynajmniej za wiedzą miejscowych, to takie przedsięwzięcie należy ocenić pozytywnie. Ale co z przypadkami, kiedy tak jednak nie jest? Najlepszym przykładem tego zjawiska są wycieczki na nowohuckie blokowiska [Czajkowski i in. 2018] stanowiące okazję do snucia opowieści o a) siermiężnych lub b) ciekawych (do wyboru) realiach PRL. Gdzie znajduje się granica pomiędzy przestrzenią publiczną i przestrzenią udostępnioną, które możemy śmiało wykorzystać do budowy naszej oferty turystycznej a przestrzenią prywatną, w której nawet sami zdecydowanie nie życzylibyśmy sobie obcych, tym bardziej jeśli mieliby na nas patrzeć jak na wyposażenie skansenu? O tym, że rozgraniczenie to jest płynne i zmienne w czasie przekonuje dyskusja dotycząca zjawiska overtourismu [Borzyszkowski i in. 2018]. Mieszkańcy dotkniętych nim obszarów recepcji zaczęli postrzegać turystykę jako niemożliwą do zniesienia uciążliwość, wręcz plagę, mimo iż zapewne nie aż tak dawno temu jawiła im się ona głównie jako motor postępu, źródło dochodów i czynnik aktywizujący lokalną społeczność. Coś tutaj wyraźnie wymknęło się spod kontroli i zaczęło żyć własnym życiem, niezależnie od działań decydentów, oczekiwań turystów czy poglądów zwykłych mieszkańców. Myślę, że w taką pułapkę przesytu może wpaść każdy i wszędzie, że zagrożenie to nie dotyczy tylko najbardziej obecnie uczęszczanych miejsc. Chociaż w przypadku Wenecji przywołanej w kilku miejscach tej dyskusji nie mogę oprzeć się podejrzeniom, że oburzenie jej mieszkańców nie tyle jest związane z tłokiem, co z faktem, że odwiedzający dojeżdżają do miasta, zamiast nocować oraz „bezcelnie” omijają miejscowe restauracje decydując się na suchy prowiant. Faktem jest, że przyjemnie się myśli o turystyce czyniącej samo dobro, ku zadowoleniu i przyjezdnych i tych na miejscu. Natomiast po prostu straszne jest doświadczać kiedy jedni i drudzy odnoszą się do siebie z nienawiścią, trwając w jakimś chorym, toksycznym związku, by nawiązać do tatrzańskiego wątku z wypowiedzi prof. Kasprzaka. Zarobione pieniądze już tak nie cieszą, a wypoczynek okazuje się męką. Wszystko to jest jakoś idiotyczne, a mimo to trwa. Dowodzi to, że rozwój turystyki nie powinien przybierać formy ekspansji bez jakichkolwiek ograniczeń i w myśl zasady „wszystko na sprzedaż”. Osobiście cenię sobie bardzo przedsięwzięcia turystyczne (w tym trasy miejskie, a także pozamiejskie) podejmowane oddolnie, z inicjatywy lokalnych stowarzyszeń, organizacji, charyzmatycznych liderów itp. W ich przypadku, przynajmniej we wczesnej fazie, obserwuję autentyczne zaangażowanie, zapał i taką jakby świeżość wizji. Problemem jest to, że nie tak łatwo w tym uniesieniu przez dłuższy czas wytrwać. Dlatego lepiej, jeśli są one wspierane (ale nie merytorycznie) i stymulowane przez samorząd. Generalnie mniej bowiem wierzę w powodzenie projektów, których inicjatorami są urzędy, a jeśli są one realizowane wyłącznie własnymi siłami struktur zajmujących się z obowiązku organizacją i promocją turystyki, to nie wierzę w nie w ogóle.

Potraktujmy systemy stałych oznaczeń dla turystów jako swoisty wskaźnik relacji występującej pomiędzy ich pomysłodawcą/zarządzającym, turystami, lokalną społecznością i łączącą wszystkie te podmioty trasą turystyczną. Oznaczenia utrzymywane przez cały czas w dobrym stanie świadczą o nieprzemijającym zaangażowaniu zarządzającego w przedsięwzięcie, a pośrednio również o jego użyteczności dla turystów. Niszczące oznaczenia to dowód na brak zainteresowania trasą jednych i najprawdopodobniej drugich. Czy ich ciągle dewastowanie nie wskazuje na konflikt ze społecznością lokalną, brak akceptacji z jej strony lub przynajmniej obojętność? Ktoś tu chyba został zlekceważony jako podmiot właśnie. W podobny sposób można określić adresata zawartych na oznaczeniach treści. Mogą z nich korzystać jedynie przyjezdni, ale zdarza się, że zostały one tak pomyślane,

by zainteresować również miejscowych mieszkańców. Są wreszcie trasy, które tak naprawdę nie interesują nikogo: ani ich pomysłodawców ani turystów-użytkowników, ponieważ tych ostatnich nigdy nie było i raczej nie będzie. Są to takie nietrafione zupełnie projekty, istniejące jedynie na papierze czy raczej w wykazach elektronicznych. Niestety zbyt często trasy turystyczne okazują się efemerydami, ponieważ w budżecie projektu nie przewidziano środków na odtworzenie oznaczeń, na modyfikację wyjściowej koncepcji trasy czy też na jej dalszą promocję. Na październikowej konferencji w Poznaniu sporo uwagi poświęcono formie i treści oznakowań turystycznych. Wydaje mi się, iż doświadczenia krajowe są już na tyle bogate, że można i warto pokusić się o opracowanie jakiś wytycznych w tym zakresie, podręcznika dobrych praktyk. Co się sprawdziło w konkretnej sytuacji, a co nie? Czego unikać? Jak dodatkowo „nie zaśmiecać” przestrzeni przeładowanej bodźcami wizualnymi? Ale to raczej temat na inną dyskusję.

Literatura:

- Czajkowski S., Mikos v. Rohrscheidt A., Duda T., Kasprzak K., Raszka B., Gorączko M. 2018, *Wycieczki po współczesnych osiedlach mieszkaniowych a turystyka kulturowa*, Gnieźnieńskie Forum Ekspertów Turystyki Kulturowej, Turystyka Kulturowa, 4, 144-159.
- Borzyszkowski J., Kruczek Z., Lewandowska I., Gorączko M., Raszka B., Kasprzak K., Niezgoda A., Zmyślony P., Mikos v. Rohrscheidt A. 2018, *Overturism w turystyce kulturowej*, Gnieźnieńskie Forum Ekspertów Turystyki Kulturowej, Turystyka Kulturowa, 2, 134-150.

dr Tomasz Duda, Uniwersytet Szczeciński

Problemy związane z zarządzaniem i odpowiednim wykorzystaniem znakowanych miejskich tras turystycznych (czy innych systemów stałych oznaczeń dla turystów w miastach), wydają się coraz częściej stanowić przedmiot dyskusji nie tylko wśród osób czy organizacji odpowiedzialnych za kształtowanie przestrzeni turystycznej miasta, ale także lokalnych społeczności – mieszkańców, którzy dostrzegają w tego typu urządzeniach narzędzia do budowania i utrwalania poczucia własnej tożsamości i identyfikowania się z miejscem.

W ostatnich latach obserwuje się w Polsce znaczący wzrost liczby takich systemów, a niemal wszystkie większe miasta oferują przyjezdnym lepiej lub gorzej przygotowane produkty turystyczne, których rdzeniem jest tematyczna trasa o charakterze kulturowym, historycznym czy nawet przyrodniczym. Wpisane w krajobraz kulturowy miasta znakowane trasy z jednej strony są odpowiedzią na zapotrzebowanie turystów, zwiedzających na własną rękę, bez wparcia wykwalifikowanych przewodników miejskich. Z drugiej strony jednak kanalizują ruch turystyczny zgodnie z wcześniej założonymi przez organizatorów zasadami, do ściśle określonych obiektów i wzdłuż przygotowanych przez nich dróg. Niestety, aspekty związane z atrakcyjnością kulturowo-historyczną poszczególnych miejsc oraz ich znaczeniem dla rozwoju przestrzeni turystycznej miasta nie zawsze są zbieżne z postrzeganiem ich przez lokalnych mieszkańców, co wywoływać może pewien dyskomfort, a w niektórych skrajnych przypadkach nawet konflikty na linii „turyści–mieszkańcy” (np: Kraków, Kazimierz Dolny, Barcelona, Dubrownik itp.). Wydaje się jednak, że w wielu przypadkach konfliktów takich można byłoby uniknąć (lub chociaż w znacznym stopniu załagodzić) poprzez różnorakie działania zmierzające do włączenia lokalnych społeczności (miejscowych odbiorców) w kreowanie, czy choćby na dalszym etapie – kształtowanie, tego typu ofert. Oczywiście zdaję sobie sprawę ze swojego dość idealistycznego podejścia do tematu, ale znane mi przykłady z kilku miejsc w Polsce i w Europie pokazują jednak, że takie działania mają miejsce i przynoszą nadspodziewanie dobre efekty.

W Szczecinie od wielu lat funkcjonują dwie oznakowane i rozpoznawalne już w przestrzeni miejskie trasy turystyczne, z których jedna ma charakter liniowy (dosłownie

jest to charakterystyczna czerwona linia wyrysowana na chodnikach i ulicach miasta), druga natomiast stanowi zbiór miejsc opisanych i zaznaczonych zarówno w przestrzeni miejskiej, jak i na przygotowanych do trasy mapach. Miejski Szlak Turystyczny (tzw. czerwony szlak) to długa na około 7 km trasa obejmująca 42 najważniejsze (najbardziej atrakcyjne) miejsca i obiekty. Został utworzony z inicjatywy władz miasta oraz Regionalnego Oddziału PTTK i oznakowany w przestrzeni w postaci czerwonej przerywanej linii wyrysowanej wzdłuż ulic i chodników miasta. Przy każdym z interesujących obiektów jest tablica informacyjna, a na chodniku znajduje się odpowiedni numer (korespondujący z odpowiednią numeracją na wydanej przez PTTK mapie i przewodniku). Trasa ta jest często wykorzystywana, zwłaszcza wśród indywidualnych turystów zarówno z Polski jak i z zagranicy (głównie Niemców), choć przez pewien czas postrzegana była jako obcy element w przestrzeni kulturowej Szczecina, a wielu mieszkańcom przeszkadzała dość mocno rzucająca się w oczy czerwona linia na chodnikach. Kiedy jednak przeprowadzono konsultacje związane z rozbudową trasy i włączeniem w jej przebieg kilku nowych, powstałych w ostatnich latach obiektów o dużej atrakcyjności turystycznej, okazało się, że sporo zmian zaproponowanych zostało właśnie przez miejscowych odbiorców szlaku. Ich zaangażowanie w rozwój trasy doprowadziło do pewnego przewartościowania atrakcyjności szlaku i włączenie w jego przebieg miejsc do tej pory pomijanych przez turystów. Tego typu działania jeszcze bardziej widoczne są w przypadku drugiej ze wspomnianych przeze mnie powyżej tras miejskich w Szczecinie – trasy „Niezwyczajni Szczecinianie i ich kamienice”. Warto wspomnieć, że idea powstania tej trasy była niemal całkowicie oddolna i wyszła od samych mieszkańców miasta. XIX- i XX-wieczne wieczne kamienice czynszowe, zajmujące sporą część kwartałów śródmieścia Szczecina, do tej pory były raczej kojarzone z dość specyficzną, robotniczą tkanką miejską i ze względu na różny stan zachowania cieszyły się słabym zainteresowaniem turystycznym. Zachęceni przez przewodników turystycznych oraz zrzeszenia lokalnych krajoznawców i miłośników historii Szczecina, mieszkańcy wyciągali ciekawe historie związane z dawnymi (przedwojennymi – niemieckimi i powojennymi – polskimi) lokatorami kamienic, zwłaszcza tymi, którzy znani byli na arenie krajowej czy międzynarodowej, m.in. piosenkarka Helena Majdaniec, pisarz Alfred Döblin, rzeźbiarz Bernhardt Heiliger. Z czasem na budynkach umieszczono tablice informujące o słynnych mieszkańcach, a od czasu do czasu organizowane są inscenizacje związane z konkretnymi postaciami przy miejscu ich zamieszkania. Trasa ta jest konsekwentnie rozbudowywana i obejmuje już nie tylko kamienice w centrum miasta, ale także wille na peryferyjnych osiedlach (m.in. dom, w którym mieszkał przez pewien czas Konstanty Ildefons Gałczyński). Stanowi doskonały przykład funkcjonującego w przestrzeni miejskiej systemu, który w dużej mierze służy miejscowej społeczności, jako element jej identyfikacji i dowód budowanej stopniowo tożsamości powojennego Szczecina. Pozytywnym efektem powstania takiego szlaku są również cykliczne wycieczki poznawcze organizowane przez środowisko przewodnickie Szczecina skierowane do mieszkańców miasta, które cieszą się ogromną popularnością.

Podsumowując swoją wypowiedź chciałbym wskazać na społeczny i kulturowy wymiar tworzenia tras w miejskiej przestrzeni turystycznej. Ich odpowiednie zaplanowanie i włączenie w ich kreowanie lokalnej społeczności jako potencjalnych odbiorców pozwala na stabilny i zrównoważony rozwój ruchu turystyki kulturowej w mieście, nie powodując (lub znacznie łagodząc) tym samym ewentualne konflikty, jakie często rodzą się na tym polu. Warto wykorzystywać dobre praktyki w tym zakresie, jakie sprawdziły się już w innych miejscach Europy. Moim zdaniem jednym z najlepszych tego typu przykładów jest zintegrowany system miejskich tras turystycznych w katalońskiej Gironie (La cul de la lleona – les llegendes de Girona) powstały jako platforma wspólnego działania na rzecz promocji i turystyki w mieście pomiędzy władzami Girony, organizacjami turystycznymi i mieszkańcami miasta.

dr hab. Armin Mikos v. Rohrscheidt prof. GSW, Poznań/Gniezno

W odpowiedzi na zadane pytanie moi poprzednicy wskazali już na kilka istotnych elementów żywej, to jest spełniającej swoje cele kulturowej trasy turystycznej. Należą do nich: zrównoważenie potrzeb lokalnych mieszkańców i turystów (prof. K. Kasprzak), które uwalnia te oferty i systemy eksploatacji od uzależnienia tylko od potrzeb i aktywności tych ostatnich, profesjonalnie i konsekwentnie prowadzona promocja turystyczna (dr M. Gorączko), która pozycjonuje je w świadomości operatorów wycieczek, gestorów pakietów turystycznych i zainteresowanych indywidualnych odwiedzających poszukujących sposobów na zagospodarowanie swojego czasu w obszarze recepcji a tym samym (pośrednio lub bezpośrednio) pobudza popyt odwiedzających na zapoznanie się z ich walorami, wreszcie włączenie mieszkańców - a przynajmniej ich aktywnych reprezentantów - w procesy tworzenia tras (dr T. Duda), co owocuje nie tylko trwałym zapisaniem w ich świadomości samych systemów i idei dziedzictwa (które one reprezentują i interpretują), jak i utrzymaniem zainteresowania ich konserwacją i ochroną związanej z nimi infrastruktury. Nie powracając już do tych rekomendacji, które uważam za słuszne i adekwatne do potrzeb, chciałbym wzmocnić je z jednej strony przez przywołanie jednego z dwóch zasadniczych celów tworzenia i funkcjonowania szlaków kulturowych (których lokalną wersją są trasy), a z drugiej – przez wskazanie na jeden z organizacyjnych wymiarów ich organizacji, który przekłada się na ich ożywienie jako trwałych elementów oferty kulturalnej angażujących przynajmniej niektóre grupy lokalnych interesariuszy – zarówno turystyki i kultury. W odniesieniu do tego pierwszego wesprę się ważnym stwierdzeniem krajowego teoretyka szlaków dziedzictwa Łukasza Gawła [2011, s. 71-72], który podkreśla, że ich funkcjonowanie jako oferty na rynku ofert turystycznych (jakkolwiek odpowiada dwóm ich ważnym wymiarom: ekonomicznemu oraz zagospodarowania atrakcji) żadną miarą nie wyczerpuje społecznego znaczenia tych systemów. Ono bowiem posiada także swój wymiar pozaekonomiczny, odnoszący się w pierwszym rzędzie do wzmacniania świadomości kulturowej mieszkańców, docenienia przez nich walorów (antropogenicznych) własnej małej ojczyzny oraz ich inspirowania do kultywowania tych walorów (to w bardziej w niematerialnym odniesieniu) i ich chronienia (zwłaszcza w wymiarze materialnym). W tym kontekście partycypacja mieszkańców reprezentowanych przez środowiska aktywnie pielęgnujące i popularyzujące dziedzictwo w tworzeniu szlaków i tras oraz zachęcanie ich do udziału w eksploatacji i ożywianiu tychże jawią się nie tylko jako pożądane, ale istotnie niezbędne w ramach realizacji celów tych linearnych systemów. Z kolei odwołując się do analizy mojego autorstwa zawartej w publikacji wspomnianej w pytaniu [Mikos v. Rohrscheidt 2009 s. 107-108] oraz do monografii poświęconej szlakom kulturowym, jako nadrzędnej w tym wypadku grupie systemów eksploatacji turystycznej i jednocześnie produktów [Mikos v. Rohrscheidt 2010, s. 51-60] pozwolę sobie wskazać na jeden ze sposobów rozwiązania problemu zasygnalizowanego pytaniem. Otóż możliwe jest powiązanie zasadniczych funkcji każdej trasy tematycznej przez konsekwentną realizację procesu zarządczego: planowanego, inicjowanego i koordynowanego przez jej zarządców, tego procesu, który roboczo nazwałem materializacją szlaku (trasy) i od lat pod tą nazwą rekomenduję. Podobnie jak w wypadku szlaku kulturowego, materializacja lokalnej trasy tematycznej łączy gwarancję podtrzymywania jej funkcji ekonomicznej (związanej z ofertą zwiedzania, jej promocją i sprzedażą-eksploatacją przez turystów) oraz jej funkcji interpretacyjnej, porządkującej świadectwa dziedzictwa, generującej doświadczenia turystyczne związane z jego przekazem i odbiorem oraz umożliwiającej narracje tematyczne dzięki spójności tematycznej walorów i tematyki trasy (jako reprezentacji idei w ujęciu niematerialnym lub serii obiektów powiązanych wspólną genezą, historią lub profilem użytkowym w ujęciu materialnym). W ramach takiego procesu już samo kształtowanie struktury walorów tras (a więc dobór ich obiektów) względnie jego modyfikacja

w materializacji wtórnej powinny być oparte nie tylko o zbieżność profilową tych obiektów (czy spójność treści asocjowanych z miejscami z nadrzędną ideą wyznaczającą tematykę całej trasy), ale uwzględniać także wartość samego obiektu/miejsca jako stacji (ogniwa) interpretacji opartej o dostępność fizyczną i o przekaz treści na miejscu. To oznacza potrzebę zaangażowania gospodarzy lub innych osób gotowych do interakcji z turystami nie tylko jako autorów tych treści, ale jako interpretatorów walorów. To zaangażowanie ma kluczowe znaczenie w „ożywianiu” oferty, to jest animowaniu doświadczeń opartych o technologie lub kontakty interpersonalne – tzw. mikroeventów proponowanych w systemie ciągłym (w np. w muzeach i na wystawach), regularnym (uruchamianych w określonych dniach i godzinach) cyklicznych lub rezerwowanych do jednorazowego wykonania przez organizatorów wycieczek na warunkach odpłatności. Część z tych mikroeventów może przybrać formę pokazów, degustacji, inscenizacji czy tzw. usługowych gier tematycznych - a więc modułów angażujących pojedynczych ludzi lub ich grupy, prawie zawsze zamieszkujących na miejscu i jako zaangażowanych już to w przedsięwzięcia kultywowania i ożywiania dziedzictwa, w animację lokalnego życia kulturalnego, w komercyjną interpretację dziedzictwa jako np. przewodnicy lub w tworzenie oferty (np. kulinarnej) dla miejscowych mieszkańców. Tym samym wymienione grupy – jako najbardziej zainteresowane w istnieniu trasy - zostają wciągnięte w jej funkcjonowanie, dzięki czemu jej koordynator pozyskuje partnerów (być może stale działających w kierowanej przez niego sieci) dla urozmaicania i ożywiania związanych z trasą propozycji dla turystów i organizatorów turystyki, a ona sama - swoich lokalnych interesariuszy, obrońców i popularyzatorów. Naturalne dla działania takiej sieci są inicjatywy zainteresowania trasą i jej (wzbogaconą przez nich ofertą) także miejscowych partnerów instytucjonalnych jak szkoły (w wymiarze edukacji regionalnej) ośrodki kultury (edukacji ustawicznej) czy podmioty komercyjne zlokalizowane w pobliżu (jak hotele), które mogą pośredniczyć propozycje trasy dla swoich uczniów / bywalców / klientów. Natomiast najbardziej intensywnym świadectwem funkcjonowania trasy i zaangażowania w nią wymienionych interesariuszy może być doroczny event organizowany w rocznicę albo w innym wyznaczonym dniu jakoś związanym z jej profilem, to jest tytułowym aspektem eksploatowanego przez nią dziedzictwa. Materialność trasy (lub przynajmniej konsekwentne zabieganie o nią) nie tylko więc zapewnia trwałą identyfikację czy wymusza powołanie jej gestora (jako koordynatora i partnera organizatorów turystyki), zadaniuje go do prowadzenia monitoring stanu trasy, jej obiektów oznaczeń i opisów, ale też wzbogaca te działania o jej wewnętrzną (na własnym terenie) i zewnętrzną promocję oraz o dbanie o estetykę całej jej przestrzeni (albo monitoring w tej sprawie samorządu lub organizacji turystycznych), a także ogniskuje działania gospodarzy rozlicznych atrakcji składających się na trasę do zaangażowania nie tylko w minimalny, prezentacyjny wymiar jej oferty (udostępnienie walorów) ale i w jej życie (w tym organizację mikroeventów) oraz mobilizuje innych lokalnych interesariuszy (w tym pracowników instytucji kultury, wolontariuszy, gości, członków stowarzyszeń itd.) do współdziałania w tworzeniu i rozbudowywaniu doświadczeń dla turystów jako własnej, satysfakcjonującej i czasem opłacalnej działalności. Szczegółowe postulaty w tym zakresie powinny być zawsze odniesione do typu walorów (np. budowli lub narracji) tworzących trasę i do składu jej lokalnych interesariuszy, tylko tak bowiem można optymalnie wykorzystać znaczenie tych pierwszych dla miejscowej ludności oraz najsilniej motywować tych drugich, przedkładając im korzystne z punktu widzenia ich potrzeb i celów metody angażowania w roczny cykl życia systemu jako sieci relacji społecznych i w komercyjną ofertę produktu tematycznego dla gości. Takie rekomendacje były przedmiotem odrębnych rozważań związanych m.in. z tworzeniem miejskich tras historycznych [Mikos v. Rohrscheidt 2018a, s. 103-106] czy tras terenowych w ramach jednego z krajowych szlaków dziedzictwa militarnego [m.in. Mikos v. Rohrscheidt 2018b, s. 238-242].

Wykorzystana literatura:

- Gaweł Ł., 2011, *Szlaki dziedzictwa kulturowego. Teoria i praktyka zarządzania*, Wyd. UJ, Kraków
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2009, *Nowoczesne trasy miejskie jako forma prezentacji historii i kultury oraz oferta turystyczna*, [w:] A. Stasiak (red.), *Kultura i turystyka. Wspólnie zyskać*, Wyd. WSTH Łódź, s. 95-126.
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2010, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2018a, *Historia w turystyce kulturowej*, PWN Warszawa
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2018b, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego Szlaku Fortyfikacji Mazurskich*, „Turystyka Kulturowa”, nr 1, s. 148-273

dr Piotr Kociszewski, Wydział GiSR UW, Biuro Podróży PITUR, Warszawa

Moi przedmówcy poruszyli już wiele zagadnień, charakteryzując omawiane zjawisko w wielowymiarowej skali. Pozwolę sobie zatem na krótki komentarz w formie rozbudowanych punktów, odnoszących się do – w mojej opinii – istotnych aspektów funkcjonowania miejskich tras turystycznych.

Różnorodność odbiorców. Współczesny charakter turystyki, tj. coraz większe rozdrobnienie form, ale i segmentacja na poszczególne grupy odbiorców powoduje, iż odbiorcami / użytkownikami miejskich tras turystycznych może być jednocześnie wiele różnych kategorii turystów. Począwszy od turystów indywidualnych (w różnym wieku / o różnym wykształceniu / o różnym stopniu zainteresowania motywacji) po różne kategorie turystów grupowych (od grup dzieci i młodzieży, poprzez studentów, w stronę grup zwiedzających w ramach pakietu organizatora turystyki po grupy seniorów). To szerokie spektrum powinno generować charakter miejskich tras turystycznych, a więc niejako ich kompleksowość i dostępność, niejako w zgodzie z podejściem w planowaniu w ogóle architektury, ale szczególnie zagospodarowania turystycznego – tj. projektowania uniwersalnego (ang. *design for all*). Oczywiście, zawsze zależy to od konkretnego kontekstu danej trasy, a jej tematyka, przebieg, charakter umożliwi wskazanie konkretnych grup odbiorców. To szerokie podejście to jednak również propozycja wyjścia poza utarte schematy, niestety tkwiące jeszcze w głowach wielu decydentów – tj. trasy dedykowane tylko turystom. Zapomina się o niesamowitym potencjale turystyki miejskiej i coraz bardziej rozwijającym się zainteresowaniu mieszkańców właśnie swoim miastem, nie tylko oczywistymi punktami, ale i jego zakamarkami. Przykład Warszawy bardzo dobrze ilustruje to zjawisko. Coraz więcej podmiotów – zarówno publicznych (np. władze poszczególnych dzielnic), jak i np. z sektora organizacji pozarządowych organizuje w sezonie od wiosny do jesieni wiele spacerów po mieście, nie zawsze oczywistymi trasami (do wątku tego powrócę w punkcie 2).

W kontekście wspomnianej różnorodności odbiorców miejskich tras turystycznych warto wspomnieć również o celach edukacyjnych i możliwości ich kreatywnego wykorzystania przez nauczycieli. W ramach edukacji regionalnej – o swoim miejscu zamieszkania, jego dziedzictwie i potencjale można przecież wyruszyć właśnie na zwiedzanie danego miasta. Łączy się to z postulatem jednego z Przedmówców – prof. Mikosa von Rohrscheidt, aby nie brakowało również ubogacenia takowych tras m.in. wydarzeniami i obecnością animatorów.

Trasa wirtualna versus realna. Postawione pytanie o miejskie trasy turystyczne, w obliczu postępującej w turystyce cyfryzacji i w ogóle innowacyjności metod, kieruje w stronę zastanowienia jaki powinien być charakter owych szlaków? Autor zapewne miał na myśli ich stały, wizualny charakter, jednak nawiązując do punktu 1 i różnych grup odbiorców należy mieć świadomość coraz większej liczby użytkowników, którzy przestrzeń poznają

dzięki aplikacjom w urządzeniach mobilnych. To zatem zadanie dla ich organizatora / zarządcy, aby odpowiednio umieć wyjść naprzeciw potrzebom poszczególnych grup użytkowników. Może to jednocześnie sfera do wykorzystania we wspomnianej już edukacji?

Trasy miejskie z punktu widzenia organizatora turystyki. Na omawiane miejskie trasy turystycznej patrzę również z punktu widzenia przedsiębiorcy – organizatora turystyki działającego głównie w sferze turystyki kulturowej. Moje doświadczenie w tym zakresie – przede wszystkim miast polskich pokazuje, że takowe trasy mogą stać się podstawą tworzenia interesującego i oryginalnego, a przez to konkurencyjnego produktu, który przedstawia się klientom jako konkretną ofertę – pakiet turystyczny. Sposobem komercjalizacji tras jest najczęściej usługa przewodnicka, stąd zatem kolejny postulat – właściwego szkolenia przewodników miejskich, którzy stają się narratorami, interpretatorami – czyli niejako „głosem” danej trasy. To także postulat szerszej promocji tras miejskich wśród organizatorów turystyki i ułatwiania im funkcjonowania, poprzez proponowanie gotowego produktu. Co oznacza to w praktyce – a więc pomoc / pośrednictwo w organizacji i odpowiedzialności za poszczególne części realizacji danej trasy.

dr hab. Dariusz Dąbrowski prof. UKW Bydgoszcz

Dziękując za wszystkie cenne głosy, które padły w wywołanej moim pytaniem dyskusji, chciałbym – po pierwsze – ustosunkować się do niektórych z podniesionych przez jej uczestników kwestii, po drugie, przedstawić dwa przykłady dotyczące konstruowania systemu oznaczeń i ich znaczenia dla uczestników turystyki kulturowej oraz społeczności lokalnej.

Jak sądzę, istotne w dyskusji okazało się zaprezentowanie swych poglądów przez reprezentantów różnych „odnóg” badawczych turystyki kulturowej.

Dr Piotr Kociszewski słusznie zauważył duże zróżnicowanie stopnia przygotowania (poziomu wyjściowej wiedzy), a więc i oczekiwań, odbiorców wobec oznakowań tras miejskich (i nie tylko miejskich), co wpływa na konieczność odpowiedniego skonstruowania paneli (tzn. opracowania graficznego i wypełnienia treścią – uwaga D.D.) i innych elementów systemu. Słusznie też P. Kociszewski uwypuklił konieczność równoległego funkcjonowania tras realnych i wirtualnych. Dodałbym, że rdzeń w postaci oznaczeń stałych przy obecnym rozwoju środków technicznych może być (dzięki linkowaniu) znakomicie uzupełniany przez elementy wiedzy wirtualnej.

Dr. Tomasz Duda w cennej odpowiedzi również zwrócił uwagę na niekoniecznie zbieżne oczekiwania turystów i mieszkańców wobec systemu oznaczeń.

Moim zdaniem, bardzo ważnym aspektem wypowiedzi dr. Dudy jest przedstawienie na przykładach szczecińskich roli, jaką może odegrać budowa systemu w aktywizacji społeczności lokalnej (interakcja może zachodzić i w drugą stronę) i wzmacnianiu patriotyzmu lokalnego, nie oglądającego się na pryncypia oficjalnej, państwowej „gry patriotyzmem”.

Dr Marcin Gorączko podniósł bardzo istotny problem konieczności skrzętnego przestrzegania granic między przestrzeniami publiczną/udostępnianą i prywatną.

Nie obawiałbym się jednak naruszania przestrzeni prywatnej przez rozwiązania, które planuję przedstawić jako przykłady tworzenia systemu oznaczeń tras miejskich lub zaniechania takiego działania. Moja propozycja niczego takiego nie zakłada. Wprost przeciwnie, pokazuję m.in. sytuacje blokowania przez zbytnią, źle podjętą ochronę szeroko rozumianej przestrzeni prywatnej (w tym należącej do kościoła katolickiego) wprowadzania do przestrzeni miejskiej nowych atraktorów interesującego nas typu, ale też równoległego wzmacniania samowiedzy miejscowych na temat różnych walorów swego miasta.

Prof. Armin Mikos v. Rohrscheidt słusznie zwrócił uwagę na konieczność zabiegania o nadanie trasie charakteru materialnej, co z natury rzeczy zwiększa jej siłę oddziaływania i zarazem – możliwości identyfikacji z nią zarówno twórców, jak i odbiorców. Cenna jest też uwaga na temat walorów takich struktur jako ośrodków, wokół których da się organizować różnorodne wydarzenia (nie użyję terminu: mikroevent).

Wypowiedź prof. Krzysztofa Kasprzaka to głos, który najmocniej odniósł się do sytuacji zachodzącej w wielkich centrach turystycznych. Obawy Dyskutanta są – oczywiście – słuszne, lecz, jak pokażę niżej, miejscowi wcale nie muszą „cierpieć” z powodu wzbogacania ich miast o właściwie skonstruowane systemy oznaczeń stałych, uzupełnionych o elementy przekazu wirtualnego. Co więcej, te systemy nie są związane wyłącznie z wielkimi centrami turystyki. Chodzi – jak zobaczymy – o zjawisko muzealizacji przestrzeni w różnych ośrodkach, nawet takich, gdzie odwiedzających jest niewielu.

Sedno problemu – moim zdaniem – tkwi gdzie indziej. Postaram się pokazać walory edukacyjne takiego systemu, a więc korzystne zarazem dla miejscowych, jak i dla turystów. Krótko mówiąc, będące rozwiązaniem harmonijnym co do funkcji i celów.

Natomiast – jak uważam – alternatywne propozycje oznaczeń stałych (połączonych z elementami wirtualnymi) dla wielkich centrów turystyki mogą paradoksalnie również odegrać pozytywną rolę w rozładowywaniu tłoku.

Jak wiemy, bo każdy z nas to niejednokrotnie obserwował, w czasach masowej turystyki kulturowej (wiem, to oksymoron, jeśli nie skrajna ironia) dzikie tłumy ludzi spragnionych zobaczyć atrakcje z grupy „must see” w praktyce skanalizowane są na niewielu ulicach, na niewielkiej przestrzeni. Często wystarczy przejść 20 metrów, aby znaleźć się w ciszy i spokoju. Może alternatywne propozycje trochę by ten tłok rozłodziły? Choć pewnie nie, bo przecież przytłaczająca większość współczesnych „turystów kulturowych” *must see* to, o czym wyczytało w papkowatych, przykrojonych pod masowy gust przewodnikach.

A może jednak, właściwie przygotowana, wyrażona systemem opatrzonych linkami oznaczeń stałych oferta lokalna, z natury rzeczy bogatsza niż uogólniające przewodniki „zbiorcze”, zachęci kogoś do zejścia z „jedynej słusznej trasy”? Oby tak się stało. W każdym razie, i tak – moim zdaniem – korzyść z muzealizacji przestrzeni poprzez opatrywanie jej oznaczeniami, które zaprezentowane zostaną niżej, odniosą przynajmniej miejscowi.

Tyle odniesień do głosów w dyskusji. Przed przejściem do tekstu, który stał się zaczynem debaty, jeszcze jedna refleksja uogólniająca.

Większość dyskutantów odniosła się do relacji między mieszkańcami a turystami w wielkich centrach turystycznych – istotnie – nierzadko zadeptywanych. Ja jednak chciałem zadając pytanie i pisząc tekst będący dla niego podstawą, zwrócić uwagę na korzyści płynące z procesu muzealizacji przestrzeni miejskiej w dowolnym ośrodku, nawet takim, w którym ruch turystyczny jest znikomy. Użyty w pytaniu termin „harmonia” odnosi się głównie właśnie do przekazu skierowanego do obu wymienionych grup odbiorców jednocześnie i w zbliżonym stopniu.

W teście umieszczonym niżej, przedstawiam też konkretne propozycje co do zasad przygotowywania takiego harmonijnego systemu, będącego – co mocno podkreślam – przejawem muzealizacji przestrzeni.

O potrzebie rozwoju szlaków turystycznych w miastach na przykładzie rozwiązania istniejącego w Wąbrzeźnie

Tekst ten ma głównie wymiar praktyczny, związany z zainteresowaniami autora zarówno jako turysty kulturowego a więc odbiorcy, jak i badacza. W tym miejscu muszę zaprezentować kilka uwag wstępnych. Oczywiście, szlaki turystyczno-kulturowe w miastach są zjawiskiem dobrze znanym. Jest ich, trzeba przyznać z zadowoleniem, coraz więcej. Od nieco ponad dekady rozwija się też w Polsce system nowoczesnych turystyczno-

kulturowych oznaczeń stałych, będący ważnym elementem tychże szlaków. Jakość oznaczeń jest zresztą różna, od rozwiązań słabych (np. Przemysł) po całkiem dobre (choćby Toruń).

Tak się składa, że ostatnio miałem okazję zapoznać się z artykułem, którego autor zastanawia się, co historyk sztuki ma do zaoferowania badaczowi turystyki [Ziarkowska 2018]. Ze swojej strony, podejmuję tutaj próbę analogiczną, chcąc pokazać co badaczowi turystyki może zaoferować muzealnik. Jako osoba nie pracująca w muzeum, nie będę pisał o godzinach otwarcia tych placówek czy o systemie biletów łączonych, choć to oczywiście ważne zagadnienia. Tym bardziej – parafrazując wnioski z eseju Umberto Eco o bibliotekach [Eco 2007, s. 15–21] – nie będę przekonywał Czytelników, że najlepsze byłoby dla muzeów, gdyby nikt ich nie odwiedzał.

Jednym z postulatów „nowego” muzealnictwa, zgłoszonych swego czasu przez Petera van Menscha jest „muzealizowanie instytucji kulturalnych i komercyjnych” [Mensch 1987, s. 17, 19¹]. Tę zasadę można rozszerzyć na otwarte przestrzenie miast i wsi za pomocą wprowadzania fachowo skonstruowanego systemu oznaczeń (nie tylko zresztą stałych, o czym niżej) wybranych obiektów i miejsc. Oczywiście, również w literaturze o profilu turystyczno-kulturowym rozważania na temat oznaczeń się pojawiają [zob. choćby Gross, Zimmerman, Buchholz 2006], a w praktyce, jak już zaznaczyłem, stosowana jest moc różnorodnych rozwiązań. Moje doświadczenia pozwalają jednak na wyciągnięcie wniosku, że wciąż wymagana jest refleksja nad udoskonaleniem stosowanych zasad, gdyż często ich jakość pozostawia wiele do życzenia.

Sygnalizuję przy tym, co będzie potrzebne przy prezentacji materiału stanowiącego rdzeń tematyczny mojego tekstu, że pełen/wzorcowy system stałych oznaczeń terenowych powinien składać się z następujących elementów:

- tablice/panele oznajmujące/zapraszające, które nie powinny być mylone z tzw. brązowymi znakami, funkcjonującymi w ramach systemu znaków drogowych (warto dodać, że kompetentnie na temat wypowiadał się Piotr Gryszel [P. Gryszel]. Zob. też bardzo interesujące rozważania o różnego rodzaju turystycznych oznaczeniach drogowych Jerzego Gruszczyńskiego [Gruszczyński 2011, I, s. 46–53; idem 2011, II, s. 34–41; idem 2011, III, s. 116–123];
- tablice/panele miejsc węzłowych;
- tabliczki poszczególnych obiektów;
- indykatory.

Tę strukturę (z pewnymi różnicami terminologicznymi) przedstawiłem zresztą już dekadę temu [Dąbrowski 2008, s. 197].

Równolegle do systemu stałych oznaczeń terenowych powinny funkcjonować odpowiednio przygotowane druki (miniprzewodniki, booklety) oraz strona internetowa/aplikacja.

Z mocą podkreślam przy tym, że współwystępowanie wymienionych trzech elementów jest nader istotne. Każdy z nich ma bowiem inne zadania do spełnienia. Żaden z nich nie może być po prostu zastąpiony przez inny. Specyfika oznaczanego miejsca może przy tym zadecydować o usunięciu któregoś z modułów składających się na system wzorcowy.

Tak właśnie miało miejsce w wypadku nie będącego ośrodkiem turystycznym, położonego w centrum ziemi chełmińskiej Wąbrzeźna (woj. kujawsko-pomorskie), gdzie w praktyce, całkowicie świadomie ograniczono się wyłącznie do tablic/paneli miejsc węzłowych oraz założono sprzężoną z elementami systemu oznaczeń stałych stronę internetową Turystyczne Wąbrzeźno.

¹ Holenderski autor miał – prawdę mówiąc – inny aspekt zagadnienia na myśli (pojawienie się innych niż muzea miejsc eksponowania „muzealiów”, związanych z działalnością kolekcjonerów traktujących tę aktywność w kategoriach komercyjnych, tworzenie kolekcji przez instytucje komercyjne). Jednak hasło samo w sobie jest nader lotne i świetnie koresponduje z ideą „muzealizacji” przestrzeni urbanistyczno-architektonicznych.

Nim jednak przejdę do prezentacji zrealizowanego w Wąbrzeźnie projektu, ostatnia uwaga wstępna. System oznaczeń turystyczno-kulturowych w rzeczywistości nie jest skierowany wyłącznie do turystów. Krąg jego odbiorców jest zdecydowanie szerszy. Przypominam sobie wymowne stwierdzenie, które pojawiło w trakcie prowadzonej przeze mnie korespondencji z Iną Verrept, odpowiedzialną za przygotowanie 3 pilotażowych tablic miejsc węzłowych, które umieszczono w wybranych punktach Brugii w 2005 r. Mimo, że jak doskonale wiadomo, jest to jedna z popularniejszych destynacji w Belgii², według opinii Iny Verrept istotnym motywatorem dla uruchomienia projektu była chęć przekazania profesjonalnie przygotowanych i efektownie zwizualizowanych wiadomości o wybranych częściach miasta i znajdujących się tam obiektach miejscowym³.

Edukacyjno-wychowawcza funkcja ewidentnie odgrywa bardzo dużą rolę w wypadku rozwiązania wąbrzeskiego. Potwierdzają to – choć nie jestem w stanie przedstawić dowodu w postaci wyników badań – opinie mieszkańców. Zainteresowanie wykazują zarówno indywidualni odbiorcy, jak i grupy zorganizowane. W drugim z wymienionych wypadków chodzi o młodzież szkolną, dla której organizowane są zajęcia z wykorzystaniem paneli wchodzących w skład systemu, w oparciu o tablice organizowano również spacerów dla osób uczestniczących w zajęciach Uniwersytetu III Wieku, z kolei stowarzyszenie Inicjatywa przeprowadziło na tej bazie gry terenowe⁴.

Pora przejść do prezentacji systemu stworzonego w Wąbrzeźnie. Jego wizualizacja dostępna jest na stronie Turystyczne Wąbrzeźno (<http://turystyczne.wabrzezno.com>). Powstał on w 2016 r. z inicjatywy władz miasta, szczególnie zaś wiceburmistrza, Wojciecha Berezy, który wraz z pracownikami Miejskiej i Powiatowej Biblioteki: Aleksandrą Kurek, Sabiną Olszewską i Anną Borowską, przygotowywał merytoryczne wypełnienie projektu, a także wraz z mówiącym te słowa był autorem jego koncepcji wizualnej. Ścisłej mówiąc, Wojciech Bereza zaproponował zastosowanie nawiązujących do formuły słupów ogłoszeniowych, metalowo-plastikowej walcowatej konstrukcji, w której transparentnej części, za pleksiglasową osłoną umieszczono papierowe, możliwe do wymiany postery będące właściwą merytoryczną częścią w taki sposób skonstruowanego panelu miejsc węzłowych. Propozycją Dariusza Dąbrowskiego było przyjęcie formuły papierowego, wymiennego posteru, graficzny układ treści i materiałów ikonograficznych w nim pomieszczonych, będący adaptacją modelu brugijskiego, a także liczba oraz lokalizacja paneli. Zaproponowałem przy tym, aby postery można było nabyć jako pamiątkę z Wąbrzeźna. Nie została ta idea zrealizowana, jednak w Miejskim Punkcie Informacji Turystycznej dostępne są zakładki z mapką obiektów i ich wyobrażeniami.

W skład systemu weszło 8 identycznych pod względem plastycznym paneli rozmieszczonych w najważniejszych dla dziejów Wąbrzeźna miejscach. Na każdym z nich, składającym się z dwóch podstawowych, poziomych stref obwiedzionych ramą, oprócz części ikonograficzno-treściowej prezentowanej w języku polskim (górna strefa) oraz angielskich, niemieckich i rosyjskich wersji językowych opisu (strefa dolna) umieszczono linki do strony Turystyczne Wąbrzeźno, a także mapkę z zaznaczonym położeniem wszystkich paneli. Podkreślić należy, że każdy z paneli jest obustronny i zawiera po dwa postery. Jest to istotna modyfikacja w stosunku do jednostronnego założenia brugijskiego, dająca możliwość zaprezentowania znacznie większej liczby materiału.

Drugi istotny element projektu stanowi strona internetowa Turystyczne Wąbrzeźno (<http://turystyczne.wabrzezno.com>). Zawiera ona – jak zaznaczyłem wyżej – wizerunki paneli, mapę z ich lokalizacją, różnego rodzaju rozszerzenia wiadomości prezentowanych

² W 2015 r. Brugię odwiedziło 7,8 mln turystów

(https://www.vrt.be/vrtnews/en/2016/01/26/7_8_million_peoplevisitedbruges-1-2556392/) dostęp 23 X 2018 r.

³ „We tried to combine information for tourists with stories that are interesting for the inhabitants of Bruges too” (z maila do mnie z 11 IV 2008 r.).

⁴ Informacje uzyskane od dyrektora Biblioteki Miejskiej i Powiatowej w Wąbrzeźnie, p. Aleksandry Kurek.

w tablicach, a także całkiem sporą grupę odsyłaczy, jak na przykład publikacje: Józefa Stańczewskiego, *Zarys historii miasta Wąbrzeźna*, Wąbrzeźno 1924; Jerzego Frycza i Jerzego Kmiecńskiego, *Studium historyczno-urbanistyczne m. Wąbrzeźna*, Toruń 1956 czy linki do dwóch opublikowanych na łamach „Turystyki Kulturowej” artykułów piszącego te słowa.

Odnosząc się na koniec do głosów zaprezentowanych w dyskusji, chciałbym podkreślić, że stworzony system przeznaczony jest w równej mierze dla miejscowych, jak i turystów (choć w tym wypadku chodzi o liczby niewielkie). Jest to więc – co wykazały doświadczenia jego administratorów znane mi z relacji ustnych – struktura wypełniająca postulat systemu harmonijnego. Wiadomo mi, że posiada on sprawdzony potencjał ogniskowania wokół siebie różnych wydarzeń lub przynajmniej bycia tychże elementem składowym. Trudno powiedzieć, by było to przedsięwzięcie materialnie dochodowe, ale czy zawsze i na wszystkim trzeba zarabiać? Krajoznawcy i turyści kulturowi powinni zdawać sobie sprawę z tego, że ich aktywność często w przeważającej mierze rozgrywa się w sferze niematerialnej. Wartość taka jak budowanie samoświadomości miejscowych (patriotyzmu lokalnego) jest czymś istotniejszym niż podnoszenie „wskaźników odwiedzalności”, choć oczywiście w zarabianiu nie ma nic zdrożnego.

Wykorzystana literatura:

- Dąbrowski Dariusz, 2008, System oznaczeń obiektów zabytkowych – sugestie dla Halicza, [w:] Halyč i Halyč'ka zemlja v deržavnotvorčych procesach Ukraïny. Materialy mižnarodnoï naukovoï konferencii, Halyč, s. 197–201.
- Eco Umberto, 2007, O bibliotece, z włoskiego przełożył Adam Szymanowski, Warszawa.
- Frycz Jerzy i Kmiecński Jerzy, 1956, *Studium historyczno-urbanistyczne m. Wąbrzeźna*, Toruń.
- Gross Michael, Zimmerman Ron, Buchholz Jim, 2006, Signs, Trails and Wayside Exhibits: Connecting People and Places, Stevens Point.
- Gruszczyński Jerzy, 2011, Znaki turystyczne, cz. I: Dotrzeć do obiektu, „Magazyn Autostrady” 2011, nr 2–3, s. 46–53.
- Gruszczyński Jerzy, 2011, Znaki turystyczne, cz. II: Podążać szlakiem, „Magazyn Autostrady” 2011, nr 4, s. 34–41.
- Gruszczyński Jerzy, 2011, Znaki turystyczne, cz. II: Skorzystać z systemu, „Magazyn Autostrady” 2011, nr 5, s. 116–123.
- Gryszel Piotr, Turystyczne znaki drogowe. Procedura tworzenia systemu oznaczeń http://www.lotur.pl/UploadFiles/524/178/1265187695-TURYSTYCZNE_ZNAKI_DROGOWE____opracowanie.pdf
- Mensch Peter van, 1987, Museum in movement. A dynamic view on the interrelation museology – museums, „ICOFOM Study Series”, vol. 12, 1987, s. 17–20.
- Stańczewski Józef, 1924, *Zarys historii miasta Wąbrzeźna*, Wąbrzeźno.
- Ziarkowska Joanna, 2018, Ars longa, vita brevis... Co historyk sztuki ma do zakomunikowania badaczowi turystyki [w druku w „Turystyce Kulturowej”].

Netografia:

- http://www.lotur.pl/UploadFiles/524/178/1265187695-TURYSTYCZNE_ZNAKI_DROGOWE____opracowanie.pdf (dostęp 22 X 2018 r.)
- <http://turystyczne.wabrzezno.com/> (dostęp 22 X 2018 r.)
- https://www.vrt.be/vrtnws/en/2016/01/26/7_8_million_peoplevisitedbruges-1-2556392/ (dostęp 23.X.2018 r.)