

Anna Paprzycka
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego

Turystyczne trasy krajobrazowe w koncepcjach planistycznych lat trzydziestych XX w.

Wstęp

Okres świetności projektowania i budowy systemów tras krajobrazowych przypada na lata 30. i 40. XX w. W Stanach Zjednoczonych powstały wówczas między innymi: Blue Ridge Parkway, George Washington Memorial Parkway, Colonial Parkway oraz Natchez Trace Parkway. W okresie międzywojennym narodziła się również idea budowy Drogi Sudeckiej, której zadaniem miała być aktywizacja miejscowości turystycznych zlokalizowanych w paśmie wzdłuż południowej granicy Polski. Ich turystyczna aktywność miała być wzmocniona poprzez połączenie szlakiem komunikacyjnym o walorach widokowych.

Zadaniem postawionym przez autorkę jest przedstawienie genezy pojęcia turystycznych tras krajobrazowych oraz pierwszych przykładów realizacji dróg systemu *parkway*, których początki sięgają okresu międzywojennego. Do analiz planistycznych wybrano dwie trasy krajobrazowe: Blue Ridge Parkway oraz Drogę Sudecką. Budowę obu dróg rozpoczęto w latach 30. XX wieku. Realizacja Blue

Ridge Parkway została zamknięta w 1987 r. Przebieg Drogi Sudeckiej jest również ugruntowany, jednak podstawową kwestią jest jej powiązanie z systemem dróg turystycznych oraz wyposażenie w infrastrukturę turystyczną, między innymi: lokalizacja parkingów, tarasów widokowych, centrów informacji turystycznej, szlaków rowerowych.

Początki budowy sieci turystycznych dróg krajobrazowych

Koncepcja sieci turystycznych dróg krajobrazowych (*parkway*) powstała w Stanach Zjednoczonych w 1918 r. Dwa lata wcześniej Kongres Stanów Zjednoczonych powołał do działalności National Park Service. W 1918 r. powstał zespół architektów, który miał zająć się lokalizacją systemu dróg harmonizujących z krajobrazem i łączących ze sobą obszary chronionej przyrody. W następnych dekadach architekci i inżynierowie zaprojektowali i nadzorowali budowę szeregu dróg krajobrazowych oraz zaproponowali lokalizację przy nich szlaków pieszych i rowerowych, pól kempingowych, miejsc biwakowych, parkingów i punktów widokowych. Pierwsi inżynierowie krajobrazu, tacy jak Charles P. Punchard, Daniel R. Hull i Thomas C. Vint, wywarli wpływ na styl projektowania dróg opierający się na ochronie naturalnego krajobrazu. Intensywny okres rozwoju turystycznych tras krajobrazowych w Stanach Zjednoczonych przypadł na lata 1933-1942. Druga wojna światowa przerwała działania planistyczne związane z kształtowaniem systemu *parkway*.

Idea turystycznych tras krajobrazowych narodziła się z XIX-wiecznych starań, aby stworzyć wspaniałe miasta, bulwary na cele rekreacyjne, dostępne dla pieszych oraz powozów. Cechą charakterystyczną podobnych dróg było staranne zaprojektowanie pod kątem uwypuklenia walorów krajobrazowych. Często te „bulwary” prowadziły do parków miejskich lub łączyły drogi prowadzące do nich. Pod koniec XIX w. idea tras krajobrazowych ewoluowała nabierając bardziej duchowego charakteru – trasy miały przede wszystkim być pasmami zieleni stworzonymi w przestrzeni urbanistycznej. Podstawową zasadą miało stać się zachowanie jak najbardziej naturalnego krajobrazu. Zastosowanie meandrujących linii drogi, które miały wpisywać się w topografię terenu i ekspozycję natury jako podstawowego waloru uwzględniały między innymi prace Andrew Jackson Downing’a oraz Frederick Law Olmsted’a.

Określenie *parkway* jest używane do różnych dróg i często nie ma jasno określonej definicji. J. M. Bennett pionier w tworzeniu krajobrazowych dróg w Wayne County (Michigan) pisał: „Drogi krajobrazowe są łącznikami komunikacyjnymi pomiędzy parkami, posiadającymi oprócz swojej wartości jako łącznika również funkcje rekreacyjne. Są konstruowane jako części metropolitarne systemu parkowego” (Bennet 1929).

Prawdopodobnie najlepszą definicję tras krajobrazowych sformułował historyk krajobrazu Norman Newton. Według niego trasy krajobrazowe są pasmami terenu

przeznaczonymi do rekreacji. Trasa krajobrazowa obejmuje nie tylko drogę, ale jest przestrzenią o znacznie większej szerokości, która to zależy od topografii danego obszaru i warunków kulturowych. Różnica pomiędzy trasami krajobrazowymi a drogami szybkiego ruchu polega na tym, że zostały one zaprojektowane, aby uprzyjemnić podróż w ładnym otoczeniu, a nie tylko umożliwić dostanie się do celu podróży w sposób jak najszybszy (Norman Newton 1971).

Pierwsze drogi krajobrazowe powstały w Westchester County. Jedną z pierwszych była Bronx River Parkway, której budowę ukończono w 1923 r. Przeznaczona była ona przede wszystkim dla rekreacji. Projektując Bronx River Parkway zastosowano takie zabiegi jak: wykluczenie ruchu towarowego, zastosowanie tuneli i wiaduktów, zastosowanie linii krzywych, które w jak najbardziej naturalny sposób wpisywałyby się w topografię terenu, zastosowanie pasm zieleni wysokiej w celu zasłonięcia znajdujących się przy drodze budynków. Wprowadzono również zakaz stosowania reklam na całym przebiegu drogi. Zagospodarowano również przestrzeń przylegającą bezpośrednio do trasy. Wybudowany 13-milowy odcinek drogi miał chronić korytarz rzeki Bronx od degradacji.

W 1913 r. Kongres uchwalił budowę 4-milowego odcinka łączącego Potomac Park z Rock Creek Park, zlokalizowanego w Westchester County. W 1928 r. uchwalił budowę Mount Vernon Memorial Highway, dwa lata później zapoczątkowano budowę George Washington Memorial Parkway. W latach 30. XX w. rozpoczęto budowę Colonial Parkway oraz Blue Ridge Parkway¹ i Natchez Trace Parkway².

W 1938 r. National Park Service sformułował definicję *parkway*. Trasy *parkway* wyodrębniono jako system dróg charakteryzujący się:

- niekonwencjonalnym, rekreacyjnym charakterem;
- unikaniem budowli towarzyszących autostradom;
- brakiem szerszego pasa przy drodze budowanego w celu oddzielenia przestrzeni parkowej od autostrady;
- ochroną naturalnego krajobrazu;
- zaprojektowaniem w ten sposób, aby ułatwić przejeżdżającym obserwację otaczającego ich krajobrazu;
- eliminacją głównych skrzyżowań;
- sporą ilością zjazdów w celu uniknięcia koncentracji ruchu turystycznego.

Przy trasach krajobrazowych zlokalizowane są pola kempingowe, miejsca piknikowe, centra informacji turystycznej, bary i restauracje oraz pensjonaty utrzymane w duchu architektury regionalnej. Szlaki turystyczne oraz setki parkingów ułatwiają i organizują eksplorację parków. Przy drogach *parkway* często zlokalizowane

¹ Budowę drogi widokowej rozpoczęto w 1935 r. blisko granicy Północnej Karoliny i Wirginii, a ukończono ją w 1987 r. Długa na 469 mile trasa łączy i chroni naturalne systemy przyrodnicze i historyczne osady położone w rejonie Południowych Apalachów (*Expansion of the National Park Service in the 1930s: Administrative history*, www.cr.nps.gov/history/online_books).

² Budowę Natchez State Parkway zapoczątkowano 18 maja 1938 r. Trasa przebiega historycznym szlakiem Indian na odcinku pomiędzy Nashville (Tennessee) i Natchez (*Expansion of the National Park...*, op.cit.).

są przestrzenie o charakterze rekreacyjnym³. Każda z tras widokowych posiada studium krajobrazowe. Przykładem może być Garden State Parkway⁴ i projekt architekta krajobrazu Gary de Felice. W projekcie uwzględniono zagospodarowanie znacznych powierzchni terenu, które powstały w wyniku budowy drogi. Powstałe wówczas nierówności terenu obsadzono różnymi gatunkami bylin. Wzdłuż drogi założono kwitnące w różnych porach roku łąki, które są widoczne z okien przejeżdżających samochodów.

Pierwszym krokiem w stronę budowy współczesnych tras krajobrazowych było rozpoczęcie budowy jednej z najbardziej widowiskowych tras – Blue Ridge Parkway. Budowę drogi widokowej rozpoczęto w latach 30. XX w. blisko granicy Północnej Karoliny i Wirginii i ukończono w 1987 r. Długa na 469 mile trasa łączy i chroni naturalne systemy przyrodnicze i historyczne osady, położone w rejonie Południowych Apalachów. Aby zminimalizować polityczne zainteresowania konstrukcją trasy i wyznaczyć ramy jej budowy projektant Stanley Abbot i jego zespół projektowy sformułowali podstawowe wytyczne.

Pierwszą z nich była ochrona pasa przy drodze, który w sposób optymalny zapewniłby ochronę otaczającego drogę krajobrazu. Po drugie, droga i sąsiadujące z nią tereny miały potęgować charakter prostoty i harmonii z naturalnym środowiskiem. Elementy projektowe miały ze sobą współgrać tak, aby przejeżdżający tą trasą doświadczał atmosfery uspokojenia, ale również niektóre zabiegi projektowe miały zmierzać do przerwania monotonii. Droga miała zapewniać komfort „łatwej i bezpiecznej podróży”, a jednocześnie eksponować krajobraz wsi, przez które przebiegała. Krajobraz przekształcony przez człowieka miał być chroniony. Ponadto zadaniem trasy krajobrazowej miało być zapewnienie możliwości odpoczynku poprzez lokalizację parkingów, tarasów i punktów widokowych, polan piknikowych, gastronomii i bazy noclegowej.

Postęp budowy Blue Ridge Parkway w latach trzydziestych był bardzo powolny: nie posiadano map, oponowali właściciele ziem, warunki pogodowe były ekstremalne. Większość małych, górskich dróg była niedostosowana do transportu maszyn wymaganych przy pracach budowlanych. Ponadto starano się spowodować jak najmniej szkód w naturalnym środowisku i wybudować drogę w jak największym stopniu asymilującą się z otoczeniem. Postęp prac był jeszcze wolniejszy w czasie II wojny światowej, kiedy większość funduszy wspierała operacje wojenne. W latach 1950-1960 budowa przebiegała powoli, ale systematycznie. Budowę Blue Ridge Parkway oficjalnie zakończono 11 września 1987 r. – 52 lata od rozpoczęcia budowy.

³ Przy trasie Blue Ridge Parkway znajduje się Virginia Explore Park. Park jest muzeum, pokazującym życie w Virginii przed przybyciem na te tereny pierwszych osadników. Spełnia również funkcje typowo rekreacyjne: organizowane są tutaj konkursy, festiwale, znajduje się szereg barów i restauracji. Dookoła parku znajduje się 6 mil tras spacerowych, wyznaczone są polany biwakowe, miejsca do łowienia ryb oraz kajakowania.

⁴ Garden State Parkway biegnie na odcinku 173 mil i prowadzi z Nowego Yorku do Cape May Tenny. Przy trasie znajdują się między innymi: 3 miejsca kempingowe, 9 punktów usługowych oraz 19 parkingów z 4500 miejscami parkingowymi (*Expansion of the National Park...*, op.cit.).

Koncepcja Drogi Sudeckiej

Projekt Drogi Sudeckiej powstał w latach 30. XX w., przed wojną oddano do użytku trzy odcinki trasy 7-metrowej szerokości: w 1937 r. odcinek Świeradów-Szklarska Poręba, w 1938 r. odcinek Spalona–Gniewoszów, w 1939 r. odcinek Chełmsko Śląskie–Łączna. Droga Sudecka miała przecinać Ziemię Kłodzką na trasie: Wolibórz–Ślupiec–Ścinawka Średnia–Radków–Kudowa–Lewin–Duszniki Zdrój–Dolina Bystrzycy Dusznickiej–Lasówka–Mostowice–Spalona–Gniewoszów–Różanka–Międzyziesie–Goworów–Nowa Wieś–Jaworek–trawers Czarnej Góry–Przełęcz Puchaczówka–Stronie Śląskie–Stójków–Łądek Zdrój–Złoty Stok–Paczków. Przez byłe województwo wałbrzyskie droga miała przebiegać na długości 151 kilometrów łącząc między innymi: Mieroszów, Nową Rudę, Wambierzyce, Polanicę Zdrój, Duszniki Zdrój, Zieleniec, Lasówkę, Spaloną, Bystrzycę Kłodzką, Przełęcz Puchaczówkę, Stronie Śląskie, Łądek Zdrój i Złoty Stok. Istnieją spekulacje na temat znaczenia strategicznego szlaku przebiegającego równoległe wzdłuż południowej granicy⁵ (Potocki 1997). Do wybuchu drugiej wojny światowej uruchomiono jedynie trzy odcinki trasy.

Po 1945 r. powrócono do koncepcji Drogi Sudeckiej wydłużając trasę jej przebiegu o pasmo Karpat⁶. Zadaniem trasy miało być zaktywizowanie miejscowości górskich zlokalizowanych przy nowym paśmie komunikacyjnym⁷. Przez byłe województwo wałbrzyskie droga miała przebiegać na długości 151 kilometrów łącząc między innymi: Mieroszów, Nową Rudę, Wambierzyce, Polanicę Zdrój, Duszniki Zdrój, Zieleniec, Lasówkę, Spaloną, Bystrzycę Kłodzką, przełęcz Puchaczówkę, Stronie Śląskie, Łądek Zdrój i Złoty Stok. W większej części Droga Sudecko-Karpacka już funkcjonuje, wymagane jest poprowadzenie nowych odcinków zaledwie na długości 5% całej trasy. Z przeprowadzonych obserwacji komunikacyjnych wynika, że trasa Sudecko-Karpacka mogłaby spełniać rolę głównego szlaku turystycznego, na którego osnówkę byłyby atrakcje przyrodnicze oraz kulturowe (Czerwiński i in. 1991).

⁵ Znaczenie strategiczne Drogi Sudeckiej potwierdza istnienie zlokalizowanych przy szlaku komunikacyjnym schronów bojowych i korytarzyków minerskich.

⁶ Powstała w ten sposób Droga Sudecko-Karpacka miała łączyć obszary o szczególnych walorach krajobrazowych: Pogórze Izerskie, Góry Izerskie, Karkonosze, Rudawy Janowickie, Góry Kamienne, Góry Sowie, Góry Stołowe, Góry Bystrzyckie, Kotlinę Kłodzką, Masyw Śnieżnika, Góry Złote, Płaskowyż Głubczycki, Wyżynę Śląską, Beskid Śląski, Beskid Makowski, Podhale, Tatry, Spisz, Beskid Sądecki, Beskid Niski, Bieszczady i Góry Słonne.

⁷ Według koncepcji Droga Sudecko-Karpacka ma opierać się o system komunikacji kołowej i kolejowej, co ułatwi dostęp do regionów uzdrowiskowych i wypoczynkowych. Na całym swoim przebiegu łączyć się ma ona z drogami międzynarodowymi i przejściami granicznymi. Według Czerwińskiego z zespołem (1991), konieczna jest budowa obwodnic wokół miejscowości turystycznych. Interesujący jest również pomysł wytyczenia trasy komunikacyjnej po drugiej stronie granicy, przebiegającej równoległe do Drogi Sudecko-Karpackiej oraz koncepcja układu pętli drogowych-obwodnic wokół Karkonoszy i Tatr.



Fot. 1. Zagospodarowanie turystyczne przy drodze Łądek Zdrój–Lutynia

Droga Śródsudecka, według studium opracowanego w Wojewódzkim Biurze Urbanistycznym, jest główną trasą turystyczną na terenach górskich i podgórszych Dolnego Śląska. Powiązana jest z systemem dróg turystycznych o znacznych walorach krajobrazowych. Długość trasy wynosi 357 km. W jej paśmie wyodrębniono 13 rejonów turystycznych dostępnych bezpośrednio z trasy. W studium wyodrębniono odcinki drogi, na których wskazana jest ochrona lub odnowa walorów krajobrazowych. W przyszłości przewiduje się, że Droga Śródsudecka będzie wchodzić w skład systemu międzynarodowych turystycznych tras samochodowych. Dzięki niej powiązane zostaną również transgraniczne turystyczne szlaki wędrówkowe. Na terenie powiatu kłodzkiego Droga Śródsudecka łączy miejscowości: Radków, Kudowę Zdrój, Podgórze, Lasówkę, Mirostowice, Rudawę, Gniewoszów, Międzyzylesie, Międzygórze, Idzików, Stronie Śląskie, Łądek Zdrój i Złoty Stok.

Na terenie powiatu kłodzkiego Śródsudecka trasa krajobrazowa ma prowadzić od przejścia granicznego Otovice/Tłumaczów do przejścia Lutynia/Travna. Przy projektowanej drodze turystycznej ma znajdować się sieć parkingów podzielonych na trzy rodzaje: parkingi strategiczne, powstające przy miastach i w centrach wsi, parkingi wypoczynkowe, wprowadzające w system szlaków turystycznych oraz niewielkie parkingi przy punktach widokowych.

W ramach koncepcji śródsudeckiej drogi turystycznej została zrealizowana między innymi przebudowa drogi nr 45 i 30 Łądek Zdrój–Lutynia–granica państwa, która stanowi końcowy odcinek tej trasy na terenie powiatu kłodzkiego. W ramach koncepcji doposażenia Śródsudeckiej drogi turystycznej (odcinek Łądek Zdrój – przejście graniczne Lutynia/Travna) w elementy otoczenia turystycznego opracowano projekty trzech parkingów: punktu widokowego „Na zakręcie”, parkingu



Fot. 2. Park wiejski przy drodze w Bielicach

„Przy kamieniołomie”, który umożliwi zmotoryzowanym turystom penetrację szlaków pieszych i rowerowych oraz punktu widokowego „Nad Lutynią”. W powyższej koncepcji za priorytet przyjęto nieingerowanie w zabytkową aleję prowadzącą z Łącka Zdroju do przejścia granicznego Lutynia/Travna (Krajnik 2003).

Podsumowanie

Wizja pasmowego zagospodarowania, opierająca się o sieć rzeczną, sieć komunikacji kołowej i kolejowej jest jednym ze sposobów kształtowania regionów turystycznych o znacznych walorach krajobrazowych. Na znaczenie kulturowe zagospodarowywania historycznych traktów handlowych zwraca uwagę wielu współczesnych naukowców. Przez geografa Yi-Fu Tuan (1987) szlaki komunikacyjne i pasma rzek traktowane są „nie tylko jako element obszaru i porządku naturalnego (środowiska przyrodniczego), obszaru i porządku ekonomicznego (miejsce pracy i obrotu towarowego), ale także jako integralna część obszaru podstawowego i obszaru kulturowego, nasyconego wartościami symbolicznymi”. Koncepcja rozwoju pasmowego w oparciu o sieć komunikacyjną i rzeczną ma mocne uzasadnienie w ekonomii. Podkreślić tutaj należy istotną rolę szlaków transportowych w kształtowaniu i utrwalaniu istniejących struktur przestrzennych.

Organizacja ruchu turystycznego, opierająca się o układ pasmowy, który tworzy sieć komunikacji kołowej oraz rzeki, sprzyja łatwemu dostępowi do usług turystycznych. Dopełnieniem układu pasmowego jest system tras spacerowych i ro-



Fot. 3. Widok z drogi na odcinku Nowy Gieratów–Bielice

werowych oraz tereny zieleni rekreacyjnej zlokalizowane w miejscowościach, bądź łączące je ze sobą. Gospodarowanie usługami turystycznymi, takimi jak: lokalizacja parkingów, polan biwakowych, polan kempingowych w paśmie komunikacji i terenów zieleni, pozwala na rozładowanie natężenia ruchu turystycznego w większych miejscowościach–centrach turystycznych. Zagospodarowanie ciągów komunikacyjnych powinno zakładać lokalizację tarasów widokowych, małych sklepów z pamiątkami, usług gastronomicznych. Na początku szlaków turystycznych, przy ciągach komunikacji kołowej należy zapewnić dostateczną ilość parkingów, wkomponowanych w otaczającą je zieleni.

Literatura

- Bennett J. M., 1929, *Roadside Development*, Mac Millan, New York.
- Czerwiński J., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 1991, *Geograficzne podstawy rozwoju turystyki w Karpatach i Sudetach*, Studia geograficzne, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Expansion of the National Park Service in the 1930s: Administrative history*, www.cr.nps.gov/history/online-books.
- Krajnik M., 2003, *Odcinek Łądecki Śródsudeckiej drogi turystycznej*, Ziemia Kłodzka, 150.
- Norman Newton T., 1971, *Design on the land; The development of Landscape Architecture*, Cambridge and London, Harvard University Press.
- Potocki J., 1997, *Geograficzne uwarunkowania rozwoju zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX wieku do II wojny światowej*, praca doktorska wykonana

pod kierunkiem prof. dr hab. J. Wyrzykowskiego, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Wrocław.

Rybka-Ceglecka I., 1996, *Studium zagospodarowania przestrzennego gminy Stronie Śląskie*, Wrocław, 1.

Studium zagospodarowania przestrzennego Drogi Śródsudeckiej, 2004, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław.

Yi-Fu Tuan, 1987, *Przestrzeń i miejsce*, Warszawa.