

# Scenicność Carskiej Drogi od Strękowej Góry do Osowca

## Carska Droga from Strękowa Góra to Osowiec as a scenic byway

**Marcin Smoleński**

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Turystyki i Rekreacji

### Abstract

The paper presents research findings on scenic importance of the 'Carska Droga' byway no. 1838b, which passes through the Biebrza National Park. This byway, on the section from Strękowa Góra to Osowiec, realises functions for local and tourist traffic. It should obtain the legal status of a scenic byway, switched off for transit traffic and with limited importance for the functional structure of a regional highway network. Simultaneously, it should be, as a scenic byway, subject to the integrated management together with the adjacent landscape, within the framework of a so-called scenic road corridor. The author presents the rules on which the scenic road corridor management of 'Carska Droga' should be based.

**Keywords:** Biebrza National Park, scenic road corridor, scenic values, recreational values

### Wstęp

W zagospodarowaniu turystycznym, drogi pełnią kluczową rolę w udostępnieniu i integracji przestrzeni turystycznej. Na obszarach recepcji turystycznej, w oparciu o drogi, tworzy się liniowe produkty turystyczne, umożliwiające mieszkańcom i przyjezdnym obcowanie z dziedzictwem regionu (Smoleński 2010). W krajach wysokorozwiniętych, z zaawansowanym społeczeństwem turystycznym, podejmuje się działania na rzecz administracyjno-prawnego usankcjonowania wartości krajobrazowych dróg obszarów recepcji turystycznej. Przykładem mogą być Stany Zjednoczone Ameryki Północnej (Clay, Smidt 2004; FHA 1999). Administracyjno-prawne zdefiniowanie funkcji bocznych dróg krajobrazowych na obszarach

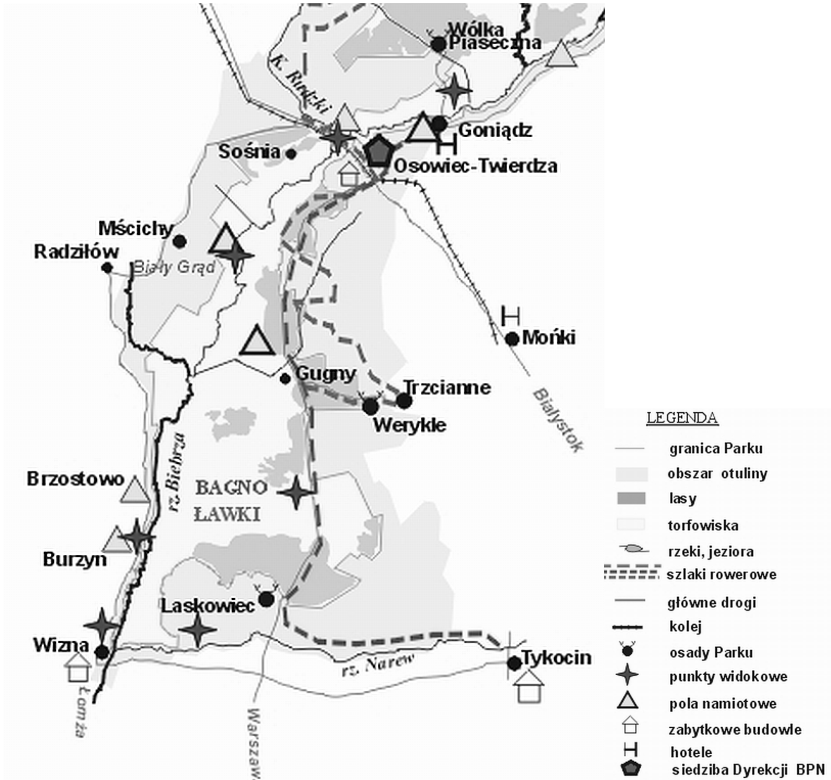
repcji turystycznej umożliwi skuteczną realizację zadań ochrony krajobrazu korytarza drogowego, z jednoczesną możliwością rozwoju usług turystyczno-rekreacyjnych, przy zachowaniu odrębności kulturowej mieszkańców. Reasumując, jest to uspołeczniona formuła optymalizacji zagospodarowania turystycznego, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju (Buhalis 2000; Ritchie, Crouch 2000; Smoleński 2010).

Z drugiej strony, drogi przebiegające przez obszary ekologicznie wrażliwe stanowią istotne zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania otaczających je ekosystemów. Dla administracji obszarów chronionych są dostrzegalnym problemem, przy realizacji zadań z zakresu ochrony przyrody. W efekcie dochodzi do konfliktu interesu poszczególnych segmentów użytkowników dróg i przylegających do nich obszarów chronionych. Z wyżej wymienionych powodów, bardzo atrakcyjnym rozwiązaniem jawi się koncepcja dróg scenicznych, usankcjonowana prawnie w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej (Clay, Smidt 2004; FHA 1999). Korzyści, wynikające z adaptacji Narodowego Programu Dróg Scenicnych USA do realiów polskich, zostały szeroko omówione we wcześniejszej pracy autora (Smoleński 2010).

Przykładem konfliktu społecznego, wynikającego z użytkowania drogi przebiegającej przez obszary prawnie chronione, może być spór o zasady funkcjonowania powiatowej drogi nr 1838b (tzw. Carskiej Drogi). Na odcinku między Strękową Górą a skrzyżowaniem (z drogą nr 65) w okolicach Osowca (rys. 1), droga przebiega przez obszar lub otulinę Biebrzańskiego Parku Narodowego (tzw. Dolny Basen Biebrzy), który obejmuje ekosystemy doliny rzecznej, w różnym stadium sukcesji leśnej, szczególnie ekologicznie wrażliwe. Obecnie droga ta charakteryzuje się niskimi parametrami technicznymi (niedostateczna szerokość jezdni dla ruchu dwukierunkowego, brak poboczy i zniszczona nawierzchnia jezdni), z ograniczeniami prędkości i ruchu ciężkich pojazdów.

Administracja Biebrzańskiego Parku Narodowego postuluje ograniczenie funkcji tejże drogi do ruchu lokalnego i kontrolowanego ruchu turystycznego. Władze Powiatu Monieckiego (dysponenta drogi) dążą do poprawienia parametrów technicznych drogi, a tym samym wzrostu jej rzeczywistego znaczenia w regionalnym systemie sieci drogowej. Droga ta, ze względu na jej lokalizację, stanowi potencjalnie atrakcyjny łącznik (skrót), między szlakami komunikacyjnymi o znaczeniu międzynarodowym (tranzytowym); między drogą Warszawa – Białystok (nr 8) a drogą Łomża – Augustów (nr 61). Tak więc, stroną konfliktu są również uczestnicy ruchu tranzytowego, zainteresowani poprawą parametrów technicznych „Carskiej Drogi”, kosztem dobrostanu przyrody Biebrzańskiego Parku Narodowego.

Przedstawiony wyżej problem stał się inspiracją do przeprowadzenia badań sondażowych wśród użytkowników „Carskiej Drogi”, których celem było zdefiniowanie funkcji tego szlaku komunikacyjnego, uwzględniających interesy głównych użytkowników i przyrody Biebrzańskiego Parku Narodowego.



Źródło: [http://www.biebrza.org.pl/aktualizacja/data/pliki/41\\_194\\_big.jpg](http://www.biebrza.org.pl/aktualizacja/data/pliki/41_194_big.jpg)

**Rys. 1.** Odcinek Drogi Carskiej Strękowa Góra – Osowiec Twierdza, zaznaczony na szkicu szlakiem rowerowym (Laskowiec – Osowiec Twierdza)

## Metoda badawcza

Do oceny znaczenia drogi nr 1838b, dla uczestników ruchu drogowego, przyjęto następującą hipotezę roboczą:

Droga powiatowa nr 1838b (tzw. Carska Droga) pełni funkcje drogi krajobrazowej, a tym samym dla większości użytkowników służy celom rekreacyjnym i poznawczym/edukacyjnym (Hipoteza 0).

Teoretyczną podstawą weryfikacji powyższej hipotezy stanowi poznawczo – emocjonalna teoria satysfakcji konsumenta (Oliver 1980; Oliver i in. 1997). Ogólny proces dochodzenia do satysfakcji można scharakteryzować następująco (Geng-Qing et Chi, Qu 2008; Rodriguez del Bosque, San Martin 2008):

1. Im bardziej pozytywny jest wizerunek obszaru recepcji turystycznej, tym większe są oczekiwania turysty względem pobytu turystycznego.

2. Im większe są oczekiwania turysty, tym wyższy jest poziom ich weryfikacji (bardziej krytyczna percepcja zdarzeń turystycznych) podczas pobytu turystycznego.

3. Im bardziej pozytywna jest weryfikacja oczekiwań, tym częściej u turysty występują pozytywne emocje podczas pobytu turystycznego i jednocześnie tym rzadziej występują emocje negatywne.

4. Im częściej u turysty występują pozytywne emocje i jednocześnie im rzadsze są negatywne emocje, tym wyższy jest poziom satysfakcji z pobytu turystycznego.

5. Im wyższy poziom satysfakcji, tym silniejszy jest efekt lojalności turysty względem regionu turystycznego.

Kontynuując, do weryfikacji hipotezy przeprowadzono, wśród użytkowników drogi 1838b, badania sondażowe, służące odpowiedzi na pytania:

- Kto jest użytkownikiem drogi nr 1838b?
- Jaki wizerunek, dla użytkowników, posiada droga nr 1838b?
- Jakimi motywami kierują się użytkownicy, wybierając przejazd drogą nr 1838b?
- Jakie czynniki wyróżniają drogę nr 1838b?
- Jakie są formy obcowania z krajobrazem korytarza drogowego, wykorzystywane przez użytkowników drogi nr 1838b?
- Jakie emocje towarzyszą użytkownikom drogi nr 1838b?
- Jakie są rekomendacje użytkowników względem poprawy infrastruktury korytarza drogowego?

Zgodnie z przyjętą hipotezą założono, że:

- Wizerunek drogi nr 1838b związany jest z unikalnym krajobrazem Dolnego Basenu Biebrzy, prawnie chronionym w formule parku narodowego (Hipoteza 1).
- Oczekiwania użytkowników drogi nr 1838b odnoszą się do wartości scenicznej i przyrodniczej krajobrazu korytarza drogowego (Hipoteza 2).

- Do weryfikacji oczekiwań, użytkownicy drogi nr 1838b wykorzystują aktywne formy obcowania z krajobrazem korytarza drogowego<sup>1</sup> (Hipoteza 3).
- Zróżnicowane i aktywne formy obcowania z krajobrazem korytarza drogowego wywołują przewagę emocji pozytywnych wśród użytkowników drogi nr 1838b (Hipoteza 4).
- Rekomendacje użytkowników drogi nr 1838b odnoszą się do niedosytu satysfakcji, związanej z niewystarczającą infrastrukturą, udostępniającą sceniczne i przyrodnicze walory krajobrazu korytarza drogowego (Hipoteza 5).

## Badania

Badania sondażowe przeprowadzono wśród 436 kierowców – użytkowników drogi nr 1838b, w okresie czterech wiosennych miesięcy 2008 roku, w dniach: 01.03.08 (sobota), 03.04.08 (piątek), 01.05.08 (czwartek), 01.06.08 (niedziela). Miejscem przeprowadzonych badań sondażowych było skrzyżowanie na drodze nr 1838b w okolicach miejscowości Gugny. Badaniami objęto około 40% uczestników całodobowego ruchu na drodze nr 1838b. Badania przeprowadzone zostały przez Biebrzański Park Narodowy przy współpracy z Katedrą Turystyki i Rekreacji Politechniki Białostockiej. Użytkownicy drogi zatrzymywani byli przez straż Biebrzańskiego Parku Narodowego (w ciągu dnia) i funkcjonariuszy Policji Państwowej (w ciągu nocy). Wywiady z kierowcami przeprowadzali pracownicy Biebrzańskiego Parku Narodowego oraz pracownicy Katedry Turystyki i Rekreacji i studenci turystyki i rekreacji Politechniki Białostockiej. Badania uwzględniały następujące założenia (Smoleński, 2008):

- Parametry ruchu drogowego podlegają sezonowości – badania objęły cały sezon wiosenny.
- Parametry ruchu drogowego różnicują się w cyklu tygodniowym – badania wykonano w różnych dniach tygodnia (czwartek – niedziela).
- Nasilenie ruchu turystycznego przypada na weekend – badania objęły dni weekendowe.
- Parametry ruchu drogowego różnicują się w cyklu dobowym – badania przeprowadzono w ciągu doby (w dniach 01.03.08 i 03.04.08) i w ciągu dnia

---

<sup>1</sup> W tym przypadku bierna forma obcowania z krajobrazem polega na jego obserwacji podczas podróży, bez opuszczania pojazdu. Przyjęto założenie, że duże oczekiwania, użytkowników drogi nr 1838b, względem krajobrazu korytarza drogowego, będą skutkować postojami i wykorzystaniem infrastruktury udostępniającej walory sceniczne i przyrodnicze krajobrazu, tj. rozbudowaną formułą weryfikacji oczekiwań.

(01.05.08 i 01.06.08), analizując ruch drogowy w przedziałach:  $3^{01} - 9^{00}$ ,  $9^{01} - 15^{00}$ ,  $15^{01} - 21^{00}$  i  $21^{01} - 3^{00}$ .

- Miejscem największego ruchu drogowego jest skrzyżowanie przy miejscowości Gugny (rys. 1), umożliwiające wykorzystanie drogi nr 1838b przez użytkowników nadjeżdżających od strony północnej (ruch lokalny i turystyczny oraz tranzytowy), zachodniej (ruch lokalny i turystyczny), wschodniej (ruch lokalny i tranzytowy) i południowej (ruch lokalny i turystyczny oraz tranzytowy).

## Sylwetka respondentów

Wywiady zostały przeprowadzone z 436 kierowcami, wśród których zdecydowanie dominowali mężczyźni (86,5% respondentów) w wieku produkcyjnym mobilnym (25-44 lata) – 52,5% respondentów. Wśród respondentów licznie reprezentowany był również wiek produkcyjny niemobilny (45-60 lat) – 33,0%. Respondenci reprezentowali głównie województwo podlaskie (58,2%). Byli głównie mieszkańcami wsi (34,1%) i małych miast (do 100 tys. mieszkańców) – 27,5%. Wśród turystów przeważali mieszkańcy dużych miast (powyżej 500 tys. mieszkańców) – 23,2% ogółu respondentów. Respondenci deklarowali głównie wykształcenie średnie (45,2% ankietowanych) i wyższe (42,8%). Byli głównie pracownikami różnych firm (52,8%), przy czym 15,6% ogółu ankietowanych piastowało stanowiska kierownicze. Spory udział stanowiły osoby samozatrudniające się (głównie w rolnictwie indywidualnym) – 27,1%. Zdecydowana większość respondentów deklarowała przeciętne w skali krajowej dochody na 1 członka rodziny (59,4%). Swoje dochody powyżej przeciętnej krajowej zadeklarowało 22,7% ankietowanych, a poniżej przeciętnej krajowej – 17,9%.

Wśród użytkowników drogi nr 1838b przeważali kierowcy samochodów osobowych – 89,8% ogółu ankietowanych. Z pozostałych użytkowników, najliczniej reprezentowani byli kierowcy samochodów dostawczych (4,8%). Zazwyczaj w pojazdach rejestrowane były dwie osoby (39,8% ankietowanych) lub tylko kierowca (28,8% ankietowanych). Pojazdy przewożące więcej niż pięć osób stanowiły jedynie 0,6% ogółu ankietowanych. W efekcie, zarejestrowane podróże miały charakter indywidualny, rzadziej grupowy i sporadycznie zorganizowany. Największe natężenie ruchu rejestrowane było w standardowych godzinach pracy  $9^{01} - 15^{00}$ , stanowiąc ponad 50% ruchu całodobowego. Dominującym kierunkiem podróży było północ – południe (blisko 50% całego ruchu drogowego) – reprezentowany, przede wszystkim, przez ruch turystyczny (2/3 udziału). Dość licznie reprezentowany był również kierunek południe – wschód, stanowiący ponad 1/4 całego ruchu

drogowego – reprezentowany głównie przez ruch lokalny (ponad 1/2 udziału) i tranzytowy (blisko 1/4 udziału).

Sylwetka respondentów jest wypadkową trzech podstawowych grup użytkowników drogiej nr 1838b - ludności miejscowej, turystów i zawodowych kierowców. Stąd, przedstawione poniżej dane reprezentują potrzeby i oczekiwania, zarówno mieszkańców województwa podlaskiego, jak i turystów oraz, w mniejszym stopniu, zawodowych kierowców.

## Wizerunek drogi nr 1838b

Respondentom zadano pytanie: czy droga nr 1838b przebiega przez obszary przyrody chronionej? Zdecydowana większość ankietowanych kierowców (85,2%) była świadoma przebiegu drogi przez obszar Biebrzańskiego Parku Narodowego. Z tego powodu większość respondentów (56,7%) postulowała potrzebę zwiększenia rygorów ograniczeń w ruchu drogowym. W tej grupie większość stanowili turyści i wycieczkowicze (blisko 1/2 udziału). Natomiast niski jest odsetek ludności lokalnej (1/5 udziału). Pozostała część respondentów świadomych występowania Biebrzańskiego Parku Narodowego, nie widziała żadnej potrzeby istnienia ograniczeń ruchu drogowego na drodze (28,5%). W tej grupie większość również stanowili turyści i wycieczkowicze (blisko 1/2 udziału). Niewielka część użytkowników (1/6 udziału) nie posiadała wiedzy na temat przebiegu drogi przez obszar Biebrzańskiego Parku Narodowego. Niepokojące jest to, że większość z nich stanowili reprezentanci ludności miejscowej (blisko 40%). Jednocześnie warto podkreślić, że kierowcy zawodowi (reprezentanci regionalnego przewozu towarów) w większości nie uznawali potrzeby zwiększenia rygorów ograniczeń w ruchu drogowym na drodze nr 1838b.

Jednocześnie, zadano pytanie na temat istniejących ograniczeń ruchu na drodze nr 1838b. Większość ankietowanych kierowców (54,2%) wykazała brak wiedzy na temat istnienia ograniczeń ruchu drogowego. Przy czym, w tej grupie niepokojący jest wysoki udział użytkowników lokalnych, często korzystających z drogi nr 1838b (1/4 udziału). Tylko 27,6% respondentów prawidłowo wymieniła istniejące na drodze znaki zakazu (ograniczenia ruchu ciężkich pojazdów i ograniczenia prędkości). Wśród nich przeważali turyści i wycieczkowicze (ponad 40%). W tej grupie niepokojący jest niski udział użytkowników lokalnych, często korzystających z drogi nr 1838b (1/5 udziału). Pozostali kierowcy (18,2%) stwierdzili ogólnikowo, że są jakieś ograniczenia ruchu na drodze nr 1838b.

Wyniki badań częściowo potwierdziły Hipotezę 1. Droga nr 1838b utożsamiana jest z przyrodniczo cennym obszarem Biebrzańskiego Parku Narodowego.

Większość respondentów domagała się ograniczeń w ruchu drogowym, właściwych dla unikalnych obszarów chronionych, a tym samym wysoko pozycjonuje wartość korytarza krajobrazowego drogi nr 1838b. Jednocześnie większość użytkowników nie dostrzegała (lekceważyła?) istniejących już ograniczeń w ruchu drogowym. Ta niekonsekwencja w postrzeganiu, wskazuje brak wyrazistego wizerunku drogi nr 1838b – użytkownicy nie są właściwie nastawieni (a tym samym przygotowani) do właściwej „konsumpcji” walorów krajobrazowego korytarza drogowego.

### **Motywy użytkowania drogi nr 1838b**

Wśród dominującego ruchu turystycznego (46,4% ankietowanych), motywem wyboru drogi nr 1838b były rekreacja i zwiedzanie (gdzie Basen Biebrzy był docelowym obszarem recepcji turystycznej) lub wykorzystanie dogodnego skrótu podczas podróży turystycznej (gdzie celem podróży był inny obszar recepcji turystycznej). Wśród licznie reprezentowanego ruchu lokalnego (35,6%), motywami wyboru drogi była realizacja celów bytowych, zawodowych, towarzyskich/rodziny lub rekreacyjnych. Znaczny również był udział ruchu tranzytowego bez motywu turystycznego (głównie osobowego) – 15,8%. Natomiast znikomy udział stanowił regionalny przewóz towarów – 2,2%.

Uogólniając, motywy wykorzystania drogi nr 1838b można podzielić na:

- Dominujący motyw rekreacyjno-turystyczny, który dotyczył, zarówno turystów, wycieczkowiczów, jak i ludności miejscowej (44,7% ogółu respondentów).
- Motyw dogodnego skrótu, który dotyczył, zarówno ludności regionu, regionalnego przewozu towarów, jak i ruchu tranzytowego (30,4% ogółu respondentów).
- Motyw dojazdu do miejsca zamieszkania, który dotyczył lokalnej ludności (23,7% ogółu respondentów).
- Inne motywy (1,2% ogółu respondentów)  
Przy czym:
  - Dla celów rekreacyjno-turystycznych, droga wykorzystywana była przez respondentów, zazwyczaj kilka razy w roku (ponad 1/2 udziału) lub po raz pierwszy (1/4 udziału).
  - Dla skorzystania z dogodnego skrótu, droga użytkowana była przez respondentów, zazwyczaj kilka razy w roku (ponad 1/2 udziału) lub kilkadziesiąt razy w roku (1/3 udziału).



- Dla celów bytowych (związanych z miejscem zamieszkania), droga wykorzystywana była przez respondentów, zazwyczaj kilkadziesiąt razy w roku (blisko 40%) lub codziennie (1/3 udziału)

Wyniki badań częściowo potwierdziły Hipotezę 2. Dominującym motywem użytkowania drogi nr 1838b jest rekreacja i zwiedzanie – celowy wybór drogi z nastawieniem na „konsumpcję” wartości scenicznej i przyrodniczej krajobrazu korytarza drogowego, dokonywany, zarówno przez turystów, jak i ludność lokalną. Niemniej, w istniejącej sieci drogowej województwa podlaskiego, droga nr 1838b pełni rolę dogodnego połączenia między drogami nr 8 i nr 61. Przy czym, rozwinięty ruch tranzytowy koliduje z krajobrazową funkcją drogi nr 1838b (Smoleński 2010).

### Formy obcowania z krajobrazem korytarza drogowego nr 1838b

Ze względu na niskie parametry techniczne drogi nr 1838b (nierówna i zniszczona nawierzchnia drogi, niedostosowanie szerokości jezdni do ruchu dwukierunkowego i brak poboczy), ankietowanym kierowcom zadano pytanie na temat odczuwanych niedogodności podczas podróży. Zdecydowana większość kierowców uskarżała się na stan nawierzchni (62,8%), a niewielka część z nich, dodatkowo na niedostateczną szerokość drogi. 28,6% respondentów nie dostrzegała żadnych niedogodności podczas podróży. 8,6% respondentów wskazywała na brak infrastruktury turystycznej (brak zajazdów i barów) i rekreacyjnej (brak dobrze zagospodarowanych parkingów).

Przy czym, w zależności od motywu podjęcia podróży, odczuwalność niedogodności podczas podróży przedstawiała się następująco:

- Wśród użytkowników reprezentujących motyw rekreacyjno-turystyczny:
  - 51,3% ankietowanych uskarżało się na stan nawierzchni drogi,
  - 37,0% ankietowanych nie dostrzegało żadnych niedogodności,
  - 11,7% ankietowanych wskazywało na brak infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.
- Wśród użytkowników reprezentujących motyw dogodnego skrótu:
  - 73,0% ankietowanych uskarżało się na stan nawierzchni drogi,
  - 22,5% ankietowanych nie dostrzegało żadnych niedogodności,
  - 4,5% ankietowanych wskazywało na brak infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.
- Wśród użytkowników reprezentujących motyw bytowy (związany z miejscem zamieszkania):
  - 69,8% ankietowanych uskarżało się na stan nawierzchni drogi,

- 22,4% ankietowanych nie dostrzegą żadnych niedogodności,
- 7,8% ankietowanych wskazywało na brak infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.

Następnie, respondentom zadano pytanie o atuty drogi nr 1838b, które wyróżniają ją spośród innych szlaków komunikacyjnych. 50,0% respondentów określiło ją mianem drogi krajobrazowej. 23,0% wskazało na możliwość bezpośredniego kontaktu z dziką przyrodą. 12,8% wskazało na mały ruch i dogodny skrót. Jedynie 14,2% respondentów nie widziało żadnych atutów drogi nr 1838b. Jednocześnie zadano pytanie: czy przy drodze nr 1838b występują jakieś atrakcje i jakie są możliwości ich zwiedzania? 32,5% respondentów nie wymieniło żadnych atrakcji. 38,1% ankietowanych wymieniało elementy infrastruktury udostępniającej walory przyrodnicze (szlaki, kładki i wieże widokowe). 18,8% respondentów za główną atrakcję uznało możliwość kontaktu z dziką zwierzyną (głównie wymieniane były spotkania z łośm). 10,6% ankietowanych za podstawową atrakcję uznało krajobraz wzdłuż drogi. Jako podstawową formę zwiedzania atrakcji występujących przy drodze, respondenci (30,3%) uznali obserwacje przyrody z wykorzystaniem różnych elementów infrastruktury (kładki i wieże widokowe). Kolejną formą, definiowaną przez ankietowanych, było bierne podziwianie krajobrazu bez opuszczania pasa drogowego (24,1%). A jedynie 16,1% respondentów wskazało na aktywną formę zwiedzania przy wykorzystaniu szlaków turystycznych. Jednocześnie, 29,5% ankietowanych nie było zainteresowanych jakąkolwiek formą zwiedzania walorów krajobrazowych.

Wyniki badań częściowo potwierdziły Hipotezę 3. Prawie  $\frac{3}{4}$  respondentów doceniło sceniczne i przyrodnicze walory krajobrazowego korytarza drogi nr 1838b. Jednocześnie niecałe 50% ankietowanych deklarowało aktywne formy obcowania z krajobrazem korytarza drogowego, a niecałe 40% respondentów doceniło elementy infrastruktury udostępniającej walory przyrodnicze (szlaki, kładki i wieże widokowe). Przedstawiona, ograniczona aktywność rekreacyjno-turystyczna może wynikać z decydowanie krytycznej oceny jakości technicznej drogi nr 1838b i częściowej krytyki udogodnień rekreacyjno-turystycznych. Niska jakość techniczna jezdni oraz brak poboczy i parkingów nie sprzyja spontanicznym lub okazynym postojom i wycieczkom w celu „konsumpcji” scenicznych i przyrodniczych walorów krajobrazowego korytarza drogowego.

## **Emocje towarzyszące użytkownikom drogi nr 1838b**

Respondentom zadano pytanie o zdarzenia podczas podróży drogą nr 1838b, które wywołały u nich silne emocje.

Oдноśnie zdarzeń wywołujących silne emocje negatywne, 17,5% ankietowanych wskazało na negatywne doznania związane z jakością techniczną drogi. Pozostali (11,0%) negatywne odczucia wiązali z innymi przyczynami niż droga i otaczający krajobraz. Dla zdecydowanej większości ankietowanych (71,5%) podróż drogą nr 1838b nie wiązała się z negatywnymi emocjami.

Oдноśnie zdarzeń wywołujących silne emocje pozytywne, 42,1% ankietowanych doznało nieoczekiwanych spotkań z dziką zwierzyną, które uznało za niezwykle pozytywne przeżycie. 3,5% respondentów zachwyciło się estetyką otaczającego krajobrazu, a 2,6% respondentów wiązało podróż z całkowitą relaksacją, wywołującą pozytywne emocje. Jednocześnie, dla 51,8% ankietowanych podróż drogą nr 1838b nie wiązała się z pozytywnymi emocjami.

Wyniki badań częściowo potwierdziły Hipotezę 4. Prawie 50% respondentów deklarowało doznanie silnych emocji pozytywnych, związanych z obcowaniem z przyrodniczymi i scenicznymi walorami krajobrazu korytarza drogowego. W tej grupie ponad 65% respondentów deklarowało aktywne formy rekreacji i zwiedzania. Jednocześnie, prawie 30% ankietowanych doznało negatywne emocje podczas podróży drogą nr 1838b. Również w tym przypadku, niska jakość techniczna jezdni oraz brak poboczy i parkingów negatywnie wpływają na ogólne postrzeganie wartości krajobrazowego korytarza drogowego.

## **Rekomendacje użytkowników względem poprawy infrastruktury korytarza drogowego nr 1838b**

Zdecydowana większość użytkowników uskarżała się na stan nawierzchni (62,8%), a niewielka część z nich, dodatkowo na niedostateczną szerokość drogi. Użytkownicy uskarżali się w niezależnie od motywów podjęcia podróży, choć najwyższy odsetek (100%) wystąpił w grupie zawodowych kierowców, bardzo wysoki również był udział (3/4) wśród użytkowników, korzystających z drogi, jako wygodnego skrótu. Wśród ludności lokalnej, udział ten stanowił 70%, a wśród turystów i wycieczkowiczów wynosił 50%. Ci użytkownicy postulowali naprawę nawierzchni drogi. Jednocześnie, pozostałe 37,2% użytkowników deklarowało sprzeciw w stosunku do możliwości poprawy parametrów technicznych drogi, tłumacząc to obawą przez wzrostem ruchu tranzytowego, szczególnie towarowego.

Ponadto, respondentom zadano pytanie: co należałoby poprawić w udostępnieniu rekreacyjno-turystycznym przy drodze nr 1838b?. Większość respondentów (52,1%) nie zgłosiło żadnych postulatów. 43,5% respondentów wskazywało na potrzebę powstania przy drodze parkingów służących rekreacji. 23,8% ankietowanych wskazało na niedostatek infrastruktury udostępniającej walory przyrodnicze

(postulowało więcej kładek i wież widokowych). 18,1% ankietowanych postulo-  
wało rozbudowę bazy noclegowej (zajazdów) i żywieniowej (barów i restauracji).  
6,0% ankietowanych narzekało na brak oznakowań z informacją turystyczną przy  
drodze.

Definiowany przez respondentów niedostatek infrastruktury rekreacyjno-  
turystycznej w zależności od deklarowanych form zwiedzania atrakcji przyrodni-  
czych, przedstawiał się następująco:

- Wśród respondentów, którzy odczuwali potrzebę powstania parkingów zago-  
spodarowanych dla celów rekreacyjnych:
  - 15,2% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało poruszanie się szla-  
kami turystycznymi.
  - 31,6% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało obserwacje przyro-  
dy z wykorzystaniem infrastruktury turystycznej,
  - 31,1% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało bierne podziwianie  
krajobrazu,
  - 22,1% ankietowanych nie wskazało na jakąkolwiek formę zwiedzania walorów  
przyrodniczych,
- Wśród respondentów, którzy odczuwali potrzebę rozwoju infrastruktury udo-  
stępniającej walory przyrodnicze:
  - 11,4% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało poruszanie się szla-  
kami turystycznymi.
  - 34,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało obserwacje przyro-  
dy z wykorzystaniem odpowiedniej infrastruktury,
  - 35,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało bierne podziwianie  
krajobrazu,
  - 19,6% ankietowanych nie wskazało na jakąkolwiek formę zwiedzania walorów  
przyrodniczych,
- Wśród respondentów, którzy odczuwali potrzebę rozwoju bazy noclegowej i  
żywieniowej przy drodze:
  - 19,2% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało poruszanie się szla-  
kami turystycznymi.
  - 32,1% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało obserwacje przyro-  
dy z wykorzystaniem infrastruktury turystycznej,
  - 27,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało bierne podziwianie  
krajobrazu,
  - 21,7% ankietowanych nie wskazało na jakąkolwiek formę zwiedzania walorów  
przyrodniczych,
- Wśród respondentów, którzy odczuwali potrzebę poprawy oznakowań z in-  
formacją turystyczną przy drodze:

- 27,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało poruszanie się szlakami turystycznymi,
- 27,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało obserwacje przyrody z wykorzystaniem infrastruktury turystycznej,
- 27,0% ankietowanych za główną formę zwiedzania uznało bierne podziwianie krajobrazu,
- 19,0% ankietowanych nie wskazało na jakąkolwiek formę zwiedzania walorów przyrodniczych.

Wyniki badań częściowo potwierdziły Hipotezę 5. Ponad 40% respondentów odczuwało niedostatek parkingów służących rekreacji, ponad 20% odczuwało niedostatek infrastruktury udostępniającej walory przyrodnicze, prawie 20% odczuwało niedostatek bazy noclegowej i żywieniowej. Jednak, przede wszystkim, respondenci (ponad 60%) wskazywali na pilną potrzebę poprawy jakości technicznej drogi nr 1838b – niedosyt satysfakcji z użytkowania drogi, wynika głównie z jej niskiej jakości technicznej.

## Podsumowanie

Celem badań było zdefiniowanie znaczenia drogi nr 1838b dla uczestników ruchu drogowego. Wyniki badań potwierdziły hipotezę o krajobrazowym charakterze drogi. Droga nr 1838b służy głównie dla ruchu turystycznego i lokalnego. Dla ruchu lokalnego wykorzystywana jest głównie, jako wygodny skrót lub dla celów rekreacyjnych. W niewielkim stopniu wykorzystywana jest dla celów bytowych – wiąże się to z niskim stopniem zaludnienia Dolnego Basenu Biebrzy. Głównymi użytkownikami są kierowcy samochodów osobowych. Ruch tranzytowy związany jest z dwoma kierunkami: przede wszystkim północ – południe i w mniejszym stopniu południe – wschód. W efekcie wielkość ruchu drogowego jest silnie uzależniona od sezonu turystycznego. Większość użytkowników traktuje drogę nr 1838b jako krajobrazową, służącą rekreacji. Większość użytkowników korzysta z drogi 1838b co najwyżej kilka razy w roku. Natomiast stali użytkownicy (ludność miejscowa) stanowią jedynie 10% ogólnego ruchu drogowego (Smoleński 2008).

Kolejnym zagadnieniem, o charakterze praktycznym, jest zdefiniowanie wizji przyszłego zarządzania krajobrazowym korytarzem drogowym nr 1838b. W tym celu, posłużono się poznawczo-emocjonalną teorią satysfakcji. Aby analizowany odcinek drogi nr 1838b (Strękowa Góra – Osowiec) w pełni satysfakcjonował użytkowników, należałoby pozytywnie odnieść się do uwag jej użytkowników – respondentów, odnośnie postawionych w pracy hipotez:

- Hipoteza 1, dotycząca wizerunku drogi. Zdecydowana większość użytkowników jest świadoma przebiegu drogi nr 1838b przez chroniony obszar Biebrzańskiego Parku Narodowego (BPN) i uznaje potrzebę zwiększenia rygorów ograniczeń w ruchu drogowym. Niestety, nie odnosi się to znaczącej części uczestników ruchu lokalnego. Powołując się na przykład Narodowego Programu Dróg Scenicznych USA (FHA 1999), ta kategoria dróg powinna stanowić atrakcyjny wyróżnik dziedzictwa otaczających obszarów i powinna służyć, zarówno ludności lokalnej, jak i odwiedzającym dany region. 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 (Smoleński 2010). Konkludując, wzmacnianie wizerunku drogi nr 1838b powinno odbywać się w oparciu o dziedzictwo i aktywność lokalnej ludności, odwołujące się do unikalności krajobrazu przyrodniczego. Obecnie wyraźnie wyczuwalny jest konflikt interesów ludności lokalnej i administracji BPN, związany z definiowaniem znaczenia drogi nr 1838b.
- Hipoteza 2, dotycząca oczekiwań użytkowników drogi. Dwie podstawowe grupy użytkowników: ruch turystyczny i ruch lokalny, różnią się celami podróży, niemniej dla wszystkich podstawową wartością jest udostępnienie sceniczności krajobrazu korytarza drogowego, jako czynnika rekreacyjnego podróży. Istotą obecnego konfliktu interesów jest stan techniczny drogi i presja ruchu tranzytowego. Eliminacja tych problemów jest możliwa tylko po prawno-administracyjnym wyodrębnieniu w Polsce kategorii dróg krajobrazowych<sup>2</sup>. Zgodnie z doświadczeniami amerykańskimi (Clay, Smidt 2004), projekt zarządzania krajobrazowym korytarzem drogowym skutecznie eliminuje ruch tranzytowy i prowadzi do rozwoju społeczno-ekonomicznego, nakierowanego na usługi turystyczno-rekreacyjne. Inaczej mówiąc, projekt zarządzania krajobrazowym korytarzem drogowym może stanowić skuteczną formułę porozumienia, między ludnością lokalną, administracją BPN, Nadleśnictwem Knyszyn i odwiedzającymi Dolny Basen Biebrzy.
- Hipoteza 3, odnosząca się do weryfikacji oczekiwań użytkowników drogi. Pomimo powszechnego docenienia, przez użytkowników – respondentów, scenicznych i przyrodniczych walorów korytarza krajobrazowego drogi, zarejestrowano stosunkowo niską aktywność, odnośnie zwiedzania i rekreacji. Wśród respondentów, dominowała krytyka jakości technicznej drogi oraz w mniejszym stopniu, krytyka udostępnienia rekreacyjno-turystycznego. Bloko-

---

<sup>2</sup> Zagadnienie to zostało szczegółowo omówione we wcześniejszej pracy autora (Smoleński 2010).

wanie, przez administrację Biebrzańskiego Parku Narodowego, decyzji o poprawie parametrów technicznych drogi nr 1838b wiąże się z uzasadnionymi obawami wzrostu natężenia ruchu tranzytowego i zakłócenia funkcji ekologicznych korytarza ekologicznego. Niewielka oferta turystyczno-rekreacyjna wiąże się z niską aktywnością lokalnej społeczności i Nadleśnictwa Knyszyn – obecnie gros oferty udostępnia BPN. Ograniczenie do minimum ruchu tranzytowego, wyeliminowanie zagrożeń, związanych z drogową barierą ekologiczną oraz racjonalne zintegrowanie oferty turystyczno-rekreacyjnej, świadczonej przez różnych usługodawców, jest możliwe tylko w formule kompleksowego zarządzania krajobrazowym korytarzem drogowym.

- Hipoteza 4, dotycząca emocji, towarzyszącym aktywnym formom obcowania z krajobrazem korytarza drogowego. Prawie 50% respondentów deklarowało doznanie silnych emocji pozytywnych, związanych z obcowaniem z przyrodniczymi i scenicznymi walorami krajobrazu korytarza drogowego. Zdecydowana większość dotyczyła „spotkań z dziką przyrodą”. Tego typu emocje przekładają się na wizję zarządzania krajobrazowym korytarzem drogowym: zachowanie wizualnego autentyzmu dzikiej przyrody z umożliwieniem różnych, aktywnych form zwiedzania z elementami edukacji przyrodniczej oraz nt. ekstensywnych form użytkowania, służących ochronie przyrody.
- Hipoteza 5, dotycząca niedosytu satysfakcji respondentów – użytkowników drogi. Krytyczne uwagi i postulaty poprawy, artykułowane przez respondentów, dotyczyły głównie: stanu technicznego drogi, braku parkingów służących rekreacji, niedostatku infrastruktury udostępniającej walory przyrodnicze oraz niedostatku bazy noclegowej i żywieniowej. Krytyka ta potwierdza krajobrazowe znaczenie drogi nr 1838b na odcinku Strękowa Góra – Osowiec.

Wykorzystując schemat procesu dochodzenia do satysfakcji klienta, na podstawie uzyskanych wyników, można zaproponować kluczowe wytyczne, na których powinno opierać się przyszłe zarządzanie krajobrazowym korytarzem drogi nr 1838b:

1. Droga powinna uzyskać status drogi krajobrazowej, zachowującej dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.). Jednocześnie, w regionalnej strategii transportowej, droga ta powinna mieć znikome znaczenie dla kształtowania funkcjonalnej struktury regionalnej sieci drogowej. W zarządzanie krajobrazowym korytarzem drogowym powinni być zaangażowani wszyscy właściciele/administratorzy przyległych gruntów (Starostwo Powiatu Monieckiego, Biebrzański Park Narodowy, Nadleśnictwo Knyszyn, podmioty prywatne i organizacje społeczne).

2. Wizerunek drogi nr 1838b powinien odnosić się do możliwości aktywnego zwiedzania dzikiej przyrody i edukacji z zakresu ochrony przyrody. Informacja powinna zniechęcać uczestników ruchu tranzytowego do korzystania z tej drogi, wskazując na jej niskie parametry techniczne oraz ograniczenia prędkości wynikające z dużego, pieszego i rowerowego ruchu turystycznego.

3. Poprawa parametrów technicznych drogi powinna ograniczać się do wyrównania nawierzchni i bezpiecznych poboczy w miejscach udostępnionych do zwiedzania. Poprawi to bezpieczeństwo podróży, nie wpływając na krajobraz wizualny „dzikiej przyrody” i funkcje ekologiczne korytarza drogowego.

4. Większość oferty rekreacyjno-turystycznej powinna być świadczona przez ludność lokalną poza terenami prawnie chronionymi. Projekt krajobrazowego korytarza drogowego powinien przewidywać wsparcie finansowe i merytoryczne dla rozwoju usług turystyczno-rekreacyjnych. Oferta, obok „spotkań z dziką przyrodą”, powinna uwzględniać dziedzictwo kulturowe – ekstensywne formy użytkowania gruntów rolnych, które ukształtowały współczesny krajobraz Dolnego Basenu Biebrzy.

5. Informacja turystyczna powinna promować aktywne formy rekreacji i zwiedzania, w oparciu o ofertę świadczoną przez ludność miejscową, na obszarach o małej wrażliwości ekologicznej.

## Podziękowania

Autor dziękuje za współpracę, w przeprowadzonych badaniach sondażowych, dr inż. Małgorzacie Borkowskiej-Niszczocie i dr Halinie Kiryluk oraz zastępcy dyrektora Biebrzańskiego Parku Narodowego, mgr Andrzejowi Grygorukowi.

## Piśmiennictwo

1. Buhalis D., 2000. *Marketing the competitive destination of the future*. Tourism Management 21, s. 97-116.
2. 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.
3. 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.
4. Geng-Qing Chi C., Qu H., 2008. *Examining the structural relationships of destination image, tourist satisfaction loyalty: An integrated approach*. Tourism Management 29, s. 624-636.



5. Oliver R.L., 1980. *A cognitive model of the antecedents and consequences of satisfaction decisions*. Journal of Marketing Research 17 (4), s. 460-469.
6. Oliver R.L., Rust R.T., Varki S., 1997. *Customer delight: Foundations, findings, and managerial insight*. Journal of Retailing, s. 311-336.
7. Ritchie J.R.B., Crouch G. I., 2000. *The competitive destination: A sustainability perspective*. Tourism Management 21 (1), s. 1-7.
8. Rodriguez del Bosque I., San Martin H., 2008. Tourist satisfaction. A Cognitive-Affective Model. Annals of Tourism Research, 35 (2), s. 551-573.
9. Smoleński M., 2008. *Analiza wykorzystania drogi powiatowej nr 1838b tzw. „Carskiej drogi”*. Raport wykonany na zlecenie Biebrzańskiego Parku Narodowego (Maszynopis).
10. Smoleński M., 2010. *Znaczenie krajobrazowych korytarzy drogowych dla turystyki*. Ekonomia i Zarządzanie 2 (3), s. 124-136.
11. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz. U. z dnia 10 maja 2003.