

# Znaki turystyczne – cz II

## Podążać szlakiem

Łatwość podróżowania, wynikająca z powszechnej dostępności samochodu i coraz większej ilości dróg, spowodowała wzrost masowej turystyki samochodowej. Nawet dojazd do wypoczynkowych miejscowości na dłuższy pobyt jest niejednokrotnie łączony z wyborem urozmaiconej, pełnej atrakcji trasy. Istotą odpoczynku staje się też samo podróżowanie od miejsca do miejsca, przemierzanie i podziwianie różnych regionów oraz zwiedzanie kolejnych atrakcji. I właśnie te wymienione, coraz częstsze zwyczaje w podróżowaniu zaowocowały powstawaniem samochodowych szlaków turystycznych.

Szlak turystyczny jest traktem, z którego korzystamy, by dotrzeć do różnych określonych miejsc – atrakcji turystycznych, podążając wytyczoną trasą. Szlak zatem ma na celu doprowadzenie do najciekawszych czy też ciekawych miejsc regionu i jest zazwyczaj oznakowany napisami lub symbolami, które wytyczają jego przebieg oraz ułatwiają poruszanie się nim.

Biorąc pod uwagę rodzaj tras czy dróg, możemy mówić o szlakach pieszych, narciarskich, wodnych, jeździeckich czy drogowych (rowerowych lub samochodowych) itp. Pierwsze szlaki turystyczne w Polsce powstawały w Tatrach. Ich celem było zachęcanie do zwiedzania interesujących zakątków, do poruszania się po górach. Budowano zatem ścieżki ułatwiające dojście do różnych miejsc i przechodzenie przez trudno dostępne tereny, co w konsekwencji pociągnęło za sobą oznakowywanie tych tras pomagające w ich przemierzaniu.

Bez wątpienia największe doświadczenie w oznakowywaniu szlaków turystycznych ma w naszym kraju Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, które tym zagadnieniem zajmuje się od wielu lat, a znakowanie szlaków w Tatrach ma ponadstuletnią historię. I tak jedną z istotnych reguł w oznakowywaniu trudnych szlaków, zwłaszcza górskich, np. w terenie skalistym, gdzie nie widać żadnego śladu ścieżki, jest zasada, iż stojąc przy danym znaku turysta powinien móc zobaczyć znak kolejny. W terenach łatwiejszych, gdzie droga czy ścieżka jest widoczna w sposób oczywisty, częstotliwość znaków nie powinna być mniejsza niż co 200 m. Zasady takiego znakowania dotyczą ułatwiania poruszania się szlakiem w obydwóch kierunkach.

### Samochodowy szlak turystyczny

Budowa samochodowego szlaku turystycznego polega na doborze interesujących miejsc i obiektów oraz na wytyczeniu logicznych drogowych ciągów łączących te miejsca w trasę i na oznakowa-

### Summary

Owing to the widespread availability of cars and a growing number of roads, mass tourism has increased considerably. Even travel to distant resorts is often combined with the choice of a varied route, full of attractions. The essence of relaxation becomes traveling itself, enjoying the different regions and other attractions. Such travelling habits have resulted in the formation of auto trails.

niu go. Szlak winien zatem w trakcie jazdy prezentować kierowcy wachlarz atrakcji, które napotka na drodze, i informować go precyzyjnie o ich miejscu, charakterze, także walorach, oraz zapewnić komfort przejazdu drogą, bez potrzeby kłopotania się, czy zmierza we właściwym kierunku. Wahania kierowcy zdezorientowanego niedostatecznym oznakowaniem powodują nie tylko jego błędzenie, ale i też zwiększają zakłócenia w płynności ruchu drogowego, niejednokrotnie powodując zagrożenie. Samochodowy szlak turystyczny wymaga zatem adekwatnego oznakowania do atrakcji będących istotą szlaku, do terenu, po którym prowadzi, jak i do parametrów drogi oraz jej infrastruktury technicznej i turystycznej.

Wszelkie niespodziewane zmiany na szlaku, w tym możliwości alternatywnych przejazdów czy zjazdu na obsługę trasy (parkingi, punkty informacji itp.), zwłaszcza w miejscach wizualnie niejednoznacznych, winny być sygnalizowane w sposób czytelny i jednoznaczny, i to z dostatecznym wyprzedzeniem. Również istotne jest – o czym często się zapomina – czytelne oznakowanie możliwości powrotu na szlak. Natomiast dotarcie do danej atrakcji czy osiągnięcie danego punktu pośredniego na szlaku powinno być powiązane z otrzymaniem informacji o punkcie następnym.

### Rola piktogramu w systemie znaków drogowych

Piktogram w systemie znaków drogowych jest istotnym elementem, gdyż jest to, jak podaje Joanna Sarzyńska w swej książce „Komunikacja wizualna – potrzebne pojęcia” (Akademia Sztuk Pięknych, Kraków 2007): „międzynarodowy znak informacyjny, jednoznaczny, mogący być prawidłowo odczytywany i rozumiany przez ludzi różnych narodowości, ułatwiający poruszanie się na nieznanym terenie”. W podsystemie drogowych znaków turystycznych winien pełnić dwojaką rolę. Po pierwsze, oprócz obiekt-



Fot. 1a



Fot. 1b



Fot. 1c



Fot. 2a

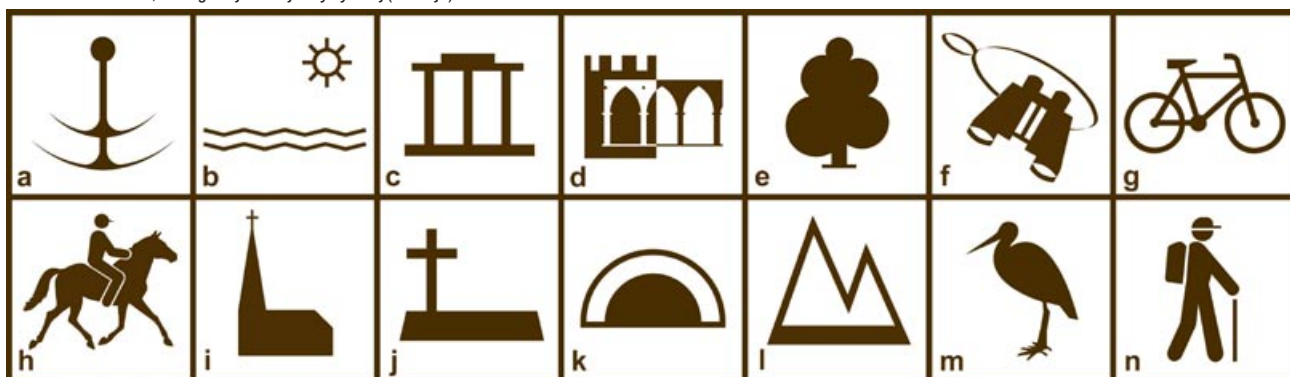


Fot. 2b



Fot. 3

Fot. 1. Piktogram „turystyczna atrakcja” w konwencji znaków informacyjnych (kraje Skandynawskie)  
 Fot. 2. Piktogram „turystyczna atrakcja” w kolorystyce brązowej (kraje Skandynawskie)  
 Fot. 3. Znak UNESCO, szczególnej atrakcji turystycznej (Szwecja)



Rys. 1. Piktogramy atrakcji turystycznych przewidziane w oznakowaniu polskich dróg

tów indywidualnych, którym ze względu na oryginalne walory warto przyporządkować odrębny, charakterystyczny wizerunek w oznakowaniu na drogach, mamy też sporo obiektów, które można zgrupować pod jednym, nieco uproszczonym, a ogólnym symbolem. Przykładami takich piktogramów są „przystań wodna lub żegluga” (rysunek kotwicy), „muzeum” (schemat starożytnej budowli) itp.

Drugi znak nie tyle będzie piktogramem, co symbolem szlaku – znakiem (logiem) szlaku, nawiązującym merytorycznie do atrakcji, które reprezentuje. Fakt, że sam znak (logo) oddaje ideę szlaku oraz jest „ładny” czy sympatyczny, nie znaczy, iż znak ten będzie spełniać swoją funkcję. Należy pamiętać, że jest przydatny na drogach tylko wtedy, gdy będzie czytelny z za kierownicy samochodu. Zatem czytelność znaku, inaczej identyfikowalność, powinna być skuteczna przy prędkości 100 km/h, a więc maksymalnej obowiązującej na drogach dwujezdniowych poza obszarem zabudowanym.

### Piktogramy grupowe jako wizerunki typowych obiektów turystycznych

Za dość dobry przykład takiego piktogramu posłużą nam stosowany powszechnie na drogach krajów skandynawskich

znak „atrakcja turystyczna”, nawiązujący najprawdopodobniej do poziomego rzutu jakiejś fortyfikacji. Wciąż można go znaleźć wśród znaków informacyjnych (fot. 1), a coraz częściej pojawia się w kolorystyce brązowej, przyporządkowanej turystyce (fot. 2). Znak ten jest bardzo dobrze identyfikowalny ze względu na swoją uniwersalność, jednak na współczesne czasy jest zbyt ogólny, bowiem nie wiadomo, czy informacja w nim przekazywana dotyczy zabytków architektury, muzeów, czy też pomników przyrody itp. Dodatkowe napisy mogące towarzyszyć piktogramowi wyjaśniają, na czym dana atrakcja polega, niemniej teksty te, jasne dla rdzennych mieszkańców, są nierzadko kłopotliwe do rozszyfrowania przez coraz częściej odwiedzających Skandynawię obcokrajowców. Drugim znakiem pojawiającym się na drogach jest znak UNESCO (fot. 3), zapowiadający atrakcję szczególną, bo wpisaną na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Ludzkości, co można uznać za dostateczną rekomendację atrakcji (nawet bez szczegółowego objaśniania).

Polski zestaw grupowych piktogramów liczy czternaście sztuk (rys. 1) i umieszczono je na turystycznych drogowskazach w kształcie strzały (punkt 6.3.4. w dokumencie z 23 grudnia 2003 r. *Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz bez-*



Fot. 4a



Fot. 4b



Fot. 5a



Fot. 5b



Fot. 5c



Fot. 5d

Fot. 4. Przykłady nieadekwatnego stosowania piktogramów

Fot. 5. Cztery różne znaki, różne piktogramy i napisy prezentujące jeden i ten sam obiekt

- *pieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach*, będącym załącznikiem do *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.* Pierwsze sześć (a-f) powstało na przełomie lat 60. i 70. XX wieku, a piktogram „rower” wprowadzono w drugiej połowie lat 90. XX w. W roku 2002 wprowadzono kolejne siedem piktogramów (h-n), z czego niektóre zostały dorysowane, a kilka dodano, zapożyczając je ze współczesnych komputerowych bibliotek, nieznacznie modyfikując.

Zestaw ten jest niespójny pod względem stylistycznym, graficznym i merytorycznym. Jest to bowiem zbiór znaków w dużej mierze przypadkowych, projektowanych w różnym czasie i przez różne osoby. Są one czytelne w różnym stopniu, i to pod względem ideowym, jak i graficznym, co utrudnia identyfikację elementów systemu, jak i perspektywę rozbudowy takiego oznakowania. Zestaw znaków prezentujących turystyczne atrakcje powinien być spójną całością i należałoby go przeprojektować jako jednorodną, logiczną i stylistyczną całość oraz uzupełnić o brakujące symbole.

### Adekwatność piktogramu

Używanie piktogramów to najlepszy na drogach sposób do przekazywania informacji o atrakcjach turystycznych. Przede wszystkim są to informacje skrócone, w postaci znaku – uproszczonego rysunku. Mogą one zastąpić używanie sformułowań werbalnych i równocześnie być przekazem międzynarodowym.

Dla wielu kierowców pierwsze spotkanie z nowym piktogramem niekoniecznie oznacza jego natychmiastowe „rozszyfrowanie”. Jednak im precyzyjniej dany system oznakowania dróg przewidzi potrzeby oznakowania atrakcji turystycznych, im trafniej zdefiniuje je i zobrazuje przy pomocy piktogramów czy graficznych wizerunków, tym lepiej. W niektórych krajach liczba piktogramów na drogach jest spora i pomagają one w istotnym stopniu kierowcy, a równocześnie zapobiegają chaotycznym

działaniom informacyjnym kreowanym przez poszczególne podmioty, które – z braku możliwości prezentowania danych zagadnień w jakiś zuniifikowany sposób – albo sięgają po piktogramy przypadkowe, czy wręcz tzw. cliparty, albo formułują komunikaty tekstowe.

Bez wątpienia współczesne biblioteki komputerowe ułatwiają dostęp do szerokiej gamy obrazkowych komunikatów, których zastosowanie w niektórych dziedzinach może być pozytywne, jednak ekspansja i zalew przestrzeni publicznej taką wrywkową i chaotyczną produkcją, a tym bardziej włączanie ich w system znaków drogowych, powodują opłakane skutki – co niestety ma miejsce na polskich drogach. Otóż dzieje się tak też dlatego, iż wzorce wynikające z naszego prawa nie zapewniają możliwości rzetelnego informowania.

Przykładowo zastosowanie piktogramu „kościół” niezbyt odpowiada wyobrażeniom o katedrze (fot. 4a), a piktogram „muzeum”, obrazujący filharmonię, operę czy teatr, nie jest przekonywujący, pominiawszy, że użycie jego jest raczej nieporadne, a nawet i śmieszne. Z kolei w Jurgowie na drogowskim do zespołu zabytkowych szałasów pasterskich zdublowano symbol namiotu-wigwamu, pochodzącego ze znaku „kemping” (fot. 4b), który ma mało wspólnego z szałasem i wręcz może być mylący.

### Piktogram „kościół”

Przykładowym piktogramem „kościół” (rys. 1i), zgodnie z instrukcją oznakowania, mogą być oznaczone: kaplica, katedra, bazylika czy też cerkiew – w sumie „zabytkowy obiekt o charakterze sakralnym”. Znak ten jest jednak zbyt prosty, by mógł z powodzeniem odwzorowywać jakikolwiek zabytek. Trudno się więc dziwić, iż na polskich drogach w wielu miejscach autorzy oznakowania turystycznego rezygnują z tego obowiązującego piktogramu i sięgają po najróżniejsze interpretacje wizerunku kościoła.

Na Piątkowej Górze, inaczej zwanej Obidową, w ramach „Szlaku Architektury Drewnianej” oznakowano Kościół św. Krzyża



Fot. 6a



Fot. 6b



Fot. 6c



Fot. 6d



Fot. 6e



Fot. 6f



Fot. 7

Fot. 6. Różnorodne wizerunki kościołów – atrakcji ze znaków na polskich drogach  
Fot. 7. Typowy piktogram „kościół” jako miejsce obrządku w Norwegii

(fot. 5a) przy pomocy znaku „szczególna atrakcja turystyczna” (E-22b). Można mieć wątpliwości, czy tak zaprezentowany na znaku kościół jest adekwatny do swojego wizerunku (o czym pisano w części I artykułu). Dodano znaczek szlaku (w postaci drewnianej chaty) oraz znak „Polska” (Polskiej Organizacji Turystycznej). Mniej więcej trzy kilometry wcześniej umieszczono znak „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” (E-22b), również z drewnianą chatą prezentującą „Szlak Architektury Drewnianej” (fot. 5b). Na piktogram kościoła złożył się rysunek z koła i krzyża, zapożyczony z oznaczeń na mapach, a przedstawiający kościół lub kaplicę.

Na kolejnym drogowskazie w kształcie strzały, znajdującym się przy dojeździe do kościoła (fot. 5c), widnieje symbol „zamku”. Dodano napis „Zabytek XVIII wieku”, a lokalizację kościoła przypisano do Chabówki, mimo iż jest to ten sam zabytek – na Piątkowej. Przy samym kościele znajduje się jeszcze jeden drogowskaz w kształcie strzały (fot. 5d), tym razem z piktogramem „kościół”, choć w stosunku do wzorca brakuje na nim krzyża, a w opisie użyto zdrobnienia: „kościółek”.

Można się zastanawiać, jak to się dzieje, iż cztery znaki dotyczące jednego zabytkowego kościoła prezentują tak odmienne treści. Napotykamy aż cztery rodzaje wizualnej interpretacji kościoła, podano dwie różne nazwy: Piątkowa i Chabówka (odległość o 3 km), a znaki prezentują raz napis biały na brązowym tle, a raz brązowy napis na białym tle. Dodatkowo użycie słowa „zabytek” jest praktycznie zbędne, gdyż informacja, iż kościół jest z XVIII wieku, jest zupełnie wystarczająca.

Niestety przykład oznakowania zabytkowego kościoła na Piątkowej ukazuje wyjątkowo nieprofesjonalne podejście do problematyki turystyki samochodowej w Polsce, powierzchowność w działaniu, niedocenianie roli informacji oraz lekceważenie kierowcy.

Następne zdjęcie (fot. 6a) to przykład technicznego opracowania wizerunku kościoła, jakby do znaku wprowadzono rysunek

z projektu. Takie inżynierskie podejście na ogół nie oddaje charakteru budowli. Unika się perspektywy, a rysunek najczęściej nie jest czytelny i rzadko może służyć jako piktogram. Dalszym wachlarzem działań jest wprowadzanie coraz to nowszych symboli kościoła (fot. 6b-d). Można napotkać również na wręcz artystyczne przedstawienie kościoła – tu cerkwi (fot. 6e) – albo też na przeróżne pomysły, w tym połączenie piktogramu „muzeum” z krzyżem i dodatkowym napisem „klasztor” (fot. 6f).

Podsumowując, piktogram „kościół”, wprowadzony do systemu znaków drogowych prawem w roku 2002, dość rzadko znajduje zastosowanie na naszych drogach. Warto jednak dodać, iż pokrewny piktogram można napotkać w innych krajach (fot. 7), jednak w tym przypadku funkcja tego znaku jest inna. Wskazuje on kościół jako miejsce obrządku sakralnego, a kościoły jako zabytki posiadają inny wizerunek, nawiązujący zazwyczaj charakterem do swoich wizualnych cech.

### Piktogramy dotyczące narciarstwa

W *Rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych* ani też w *Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (...)* z dnia 3 lipca 2003 r. nie znalazł się żaden piktogram dotyczący uprawiania narciarstwa, chociaż potrzeby w tym zakresie są duże. Trudno się zatem dziwić, iż na bazie lokalnych inicjatyw powstają bardzo różne rozwiązania, a w efekcie spora przypadkowość w tworzeniu komunikatów. Ktoś przemierzający nawet niezbyt odległe regiony będzie co chwila napotykał na różne oznakowanie, bynajmniej nieułatwiające identyfikacji.

Na zaprezentowanych zdjęciach (fot. 8, str. 38-39) można wyodrębnić aż cztery odmienne sylwetki narciarza, wyciąg krzesłkowy z jedną osobą w trzech wersjach, natomiast wyciąg krzesłkowy z czterema osobami w czterech wersjach i nie wiadomo, dlaczego raz w pozytywie, a raz w negatywie. Na większości znaków widnieje napis „Stacja narciarska”, na innych „Ośrodek narciarski”, a gdzie indziej „Wyciąg narciarski”. Znaki te wykazu- ▶



Fot. 8a



Fot. 8b



Fot. 8c



Fot. 8d



Fot. 8e



Fot. 8f



Fot. 8g



Fot. 8h



Fot. 8i

Fot. 8. Najprzeróżniejsze piktogramy z komputerowych bibliotek dotyczące narciarstwa

► ją niekiedy „artystyczne zacięcie”, jak przy interpretacji napisu „Małe Ciche”, i są na ogół obciążone wieloma błędami przy formułowaniu informacji zarówno od strony merytorycznej, jak i graficznej, rzutującymi na czytelność i identyfikowalność tych znaków. Z większości przykładów oznakowania, w których umieszczono napis „Stacja narciarska” oraz piktogram wyciągu krzesełkowego, nie wynika, czy wyciągi te są czynne również latem, co pod względem atrakcyjności danego miejsca jest również istotne.

Należy tu wspomnieć, iż wybrane przykłady nie prezentują całej gamy informacji o charakterze reklam, które uzupełniając braki w możliwościach informowania o narciarstwie w ramach turystycznych znaków drogowych, praktycznie zaśmiecają od strony wizualnej przestrzeń publiczną, a i tło dla wielu istotnych znaków drogowych.

### Zasadność obowiązków znaków turystycznych

W Krakowie w kwietniu 2004 roku, a więc po wprowadzeniu nowych znaków informacji turystycznej i w kilka miesięcy po ukazaniu się *Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (...)* załącznik z dnia 28 grudnia 2003 r., od-

było się szkolenie pt. „System turystycznych znaków drogowych i jego wprowadzanie w terenie”, na którym byłem obecny. Na pytanie, dlaczego stosuje się raz drogowskazy w kształcie strzały, które są białe z brązowymi napisami (E-7 do E-12), a kiedy indziej nowe, prostokątne, wąskie znaki brązowe z białą strzałką i białym tekstem (E-22a), od wysoko postawionego urzędnika otrzymaliśmy odpowiedź, iż znaki brązowe doprowadzają szlakiem do obiektu, natomiast znaki białe montuje się przy samych obiektach. Dla mnie takie rozróżnienie nie było uzasadnione i raczej usprawiedliwiałoby utrzymanie znaków E-7 do E-12 i sztuczne przypisanie im funkcji. Przeczuałem, że w praktyce obydwa rodzaje znaków będą nierzadko stosowane naprzemiennie, i to często w sposób przypadkowy. Otóż i tak się dzieje, gdyż niejednokrotnie kontynuacja szlaku jest prezentowana na białym drogowskazy w kształcie strzały (E-7 itd.), np. w ramach „Szlaku Architektury Drewnianej”, a i wskazanie obiektu ma miejsce na brązowym znaku „samochodowy szlak turystyczny” (E-22a). Dodatkowo można na drogach doszukać się jeszcze innych modyfikacji czy wersji turystycznych drogowskazów w kształcie strzały - oznaczających szlak (fot. 9a), jak i znaków przy obiekcie, a nawiązujących do „samochodowego szlaku turystycznego” (fot. 9b).



Fot. 8j



Fot. 8k



Fot. 8l



Fot. 9a



Fot. 9b



Fot. 9c



Fot. 9d

Fot. 9. Przykłady przeróżnych interpretacji drogowykh znaków turystycznych dla obiektów, jak i dla szlaków

Drogowskaz do ZOO (w Lasku Wolskim) (fot. 9c) wskazuje zatem kierunek do jedyneho obiektu, jakim jest ZOO. Jeżeli zna się Kraków, to można z powodzeniem sobie wyobrazić, iż wcześniej czy później mógłby to być szlak prowadzący wokół Lasku Wolskiego, a zatem umożliwiający dotarcie nie tylko do ZOO, ale i do wielu atrakcji, jak: Kopiec Piłsudskiego, kościół Kameleńców czy rezerwat przyrody itd., nie mówiąc już o terenach spacerowych.

Z kolei znak „Cmentarz wojskowy na Jabłońcu” (fot. 9d) dotyczy „Szlaku Cmentarzy z I Wojny Światowej”. Jednak znak E-22b „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” wg przepisów „stosuje się w celu wskazania kierunku do obiektu położonego przy samochodowym szlaku turystycznym. Na znaku umieszcza się symbol obiektu turystycznego, jego nazwę, symbol szlaku turystycznego oraz strzałkę wskazującą kierunek do obiektu. Stosownie do rodzaju obiektu turystycznego na znaku E-22b umieszcza się jeden z symboli określonych w pkt. 6.3.4” (rys. 1, str. 35).

Zatem znak ten oprócz umieszczonego symbolu szlaku powinien jeszcze mieć piktogram „cmentarz”, bowiem nie bardzo wiadomo, czy jest to pojedynczy znak, czy też znak ze szlaku.

Zgodnie z psychologicznymi uwarunkowaniami oczywiste jest, iż pierwotne oswojenie się kierowcy ze znakiem zapowiadającym

daną atrakcję powoduje poszukiwanie wręcz identycznego wizualnie komunikatu. Będzie się on w nim spodziewał ewentualnie innej pozycji strzałki sygnalizującej zmianę kierunku jazdy na skrzyżowaniu i zmniejszonej liczby kilometrów do celu. Przeskok na odmienny w dużej mierze komunikat, będący kolorystyczną odwrotnością poprzedniego, zaprzecza regułom spostrzegania, zwłaszcza że w ruchu drogowym mamy do czynienia z wygórowanymi wymaganiami w zakresie percepcji. Ośmioletnia praktyka stosowania naprzemiennie znaków samochodowego szlaku turystycznego (poziomych E-22a i E-22b) oraz drogowykh znaków strzałowych (E-7 do E-12) nie jest niczym uzasadniona i robi tylko zamieszanie.

## Projektowanie znaków „Szlaku Architektury Drewnianej”

Początkowo „Szlak Architektury Drewnianej” miał jako identyfikacyjny symbol szlaku wizerunek drewnianej chaty i towarzyszyły mu następujące informacje: wskazanie kierunku szlaku strzałką, informacja słowna o obiekcie oraz piktogram obiektu (fot. 10a, str. 40). Znak ten stosował się do obowiązującego wzorca „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” (E-22b – wersja pozioma).



Fot. 10a



Fot. 10b



Fot. 10c



Fot. 10d



Fot. 10e



Fot. 10f



Fot. 10g

Fot. 10. Przykłady braku konsekwencji w projektowaniu znaków dotyczących „Szlaku Architektury Drewnianej”

► Z czasem do znaku wprowadzono pełną wersję tekstu „Szlak Architektury Drewnianej” oraz nowy symbol szlaku – graficzną prezentację węzła budowli zrębowej. Do znaku dodano dystans w kilometrach, nazwę miejscowości oraz informację o obiekcie. Zmieniono piktogram dla kościoła oraz wprowadzono nowy piktogram „willa”, a w stosunku do poprzedniego oznakowania zastosowano ciemniejszą kolorystykę (fot. 10b). Należy dodać, iż powyższy zestaw znaków zlokalizowano przy bardzo ruchliwej drodze, w rejonie obowiązywania zakazu wyprzedzania oraz ciągłej linii, chociaż na obszarze zabudowanym (dopuszczalna prędkości 50 km/h). Oczywiście jest zatem, iż w tych warunkach rozszyfrowanie tego zestawu znaków, w którym każdy ma wys. 25 cm, nie jest możliwe.

Dodatkowo ten zestaw komunikatów kierujących do obiektów na „Szlaku Architektury Drewnianej” budzi wiele wątpliwości. Po pierwsze, symbol szlaku ma zbyt mało wolnej przestrzeni wokoło i wizualnie zlewa się z całością oznakowania. Podobnie nadmiernie ściśnięte są pozostałe piktogramy. Po drugie, zmieniono kształt strzałki w stosunku do wzorcowej, co niczym się nie tłumaczy. Po trzecie, nazwa szlaku, i to powtórzona trzykrotnie, dominuje w tym oznakowaniu, a to, co najważniejsze, czyli nazwy obiektów, są najsłabiej dostrzegalne, bowiem podane są na samym końcu. Powtórzono również trzy razy dy-

stans do obiektów oraz nazwę miejscowości, chociaż kierowca już dawno wjechał na teren Zakopanego, o czym m.in. sygnalizowały znaki „miejscowość”. Po czwarte, dziwi zestaw trzech znaków, skoro muzeum „Harenda” mieści się w willi „Harenda”, a o obiekcie można było przykładowo napisać Willa i Muzeum „Harenda”. Po piąte, stylistyka piktogramu „willa” w małym stopniu odnosi się do stylistyki budownictwa na Podhalu, podobnie jak i piktogram „kościół” nie nawiązuje zbytnio do budownictwa w drewnie.

Dwieście metrów dalej, na bocznej drodze, napotykamy na kolejne informacje dotyczące trzech zaprezentowanych obiektów szlaku (fot. 10c). Znaki te są w negatywie, piktogramy również, czyli mają białe tło jak drogowaskazy w kształcie strzały, lecz tym razem nie podano szczegółów (brak powtórzenia informacji, iż chodzi o „Szlak Architektury Drewnianej”).

Następne wersje oznakowania elementów „Szlaku Architektury Drewnianej” również wprowadzały modyfikacje. Znowu zmieniono kształt strzałki – bynajmniej nie na wzorcową (fot. 10d) – oraz zlikwidowano białą ramkę wokół znaku. Z kolei dalsze zmiany były już dużo większe (fot. 10e), bowiem powrócono do pierwotnego symbolu szlaku, tj. drewnianej chaty. Strzałka po raz kolejny została zmieniona i znowu nie na wzorcową, a piktogram kościoła przyjął kształt znaku stosowanego na mapach. Ponadto zrezygno-

wano z obowiązującego liternictwa i zastąpiono je liternictwem o wiele gorzej czytelnym.

Oczywiste jest też, iż w trakcie funkcjonowania oznakowania szlaku dochodzi do różnych zmian. Przykładowo, niedługo po oznakowaniu miasta jeden z drogowskazów w kształcie strzały (fot. 10f) zniknął, gdyż został zniszczony. Po pewnym czasie znak uzupełniono (fot. 10g), jednak projektant za ważniejsze uznał słowo „willa” niż nazwę własną zabytku – „Atma”. Czyżby nie miało to znaczenia, skoro na terenie miasta oznakowanych jest pięć willi, a Atma, notabene muzeum, jest jedna?

Oznakowanie zabytków rozrasta się i wciąż powstają kolejne wersje znaków w ramach „Szlaku Architektury Drewnianej”, lepiej lub gorzej nawiązując do obowiązujących, lecz wciąż kiepskich wzorców. Z perspektywy czasu wygląda na to, iż znaki dla poszczególnych etapów oznakowywania szlaku projektują różne firmy, które nie oglądają się zbytnio na reguły wynikające z obowiązującego prawa, jak i na to, co istnieje już na drogach, co zrobili ich poprzednicy.

## Szlak czy zbiór „Architektury Drewnianej”?

Oprócz zagadnień dotyczących projektowania piktogramów i znaków dla turystycznych szlaków jest jeszcze druga, dość istotna kwestia projektowania ciągów znaków, bowiem dopiero te mogą tworzyć szlak. Nie wystarczą same znaki jako takie, ale logika stosowania ich w ciągach, tak jak będą podążać za nimi kierowcy. I logika ta nie może zanikać na granicy powiatu – bo tam zmienia się zarządca drogi czy ruchu – bowiem praktycznie winna obowiązywać w całym kraju.

Przykładowa analiza oznakowania „Szlaku Architektury Drewnianej” w Zakopanem wykazuje, iż umieszczono na terenie miasta około 26 znaków poświęconych zabytkom architektury drewnianej (nie wszystkim z mieszczących się oficjalnie na szlaku). Z tego dwie trzecie jest brązowych z białą strzałką, a więc w konwencji „samochodowego szlaku” (E-22a), a jedna trzecia to białe drogowskazy w kształcie strzały (z ograniczoną ilością informacji). Znaki te zainstalowano wiosną 2004 roku, i choć wtedy można było się spodziewać, że jest to pierwszy etap oznakowania w rejonie miasta, to do dnia dzisiejszego, a więc przez kolejne siedem lat, nie wprowadzono żadnych istotnych uzupełnień ani poprawek. W końcowym efekcie jest to nie tyle szlak, co zbiór obiektów należących do tego niby-szlaku i do tego przedstawiający zabytki w sposób dość chaotyczny.

W różnych przypadkach znaki na jednym końcu miasta wskazują kierunek do obiektu, do którego trzeba przejechać przez centrum. Potem droga rozwidla się, trasa do obiektu prowadzi przez drogi podporządkowane, w międzyczasie pojawiają się ronda, a brakuje powtórzenia informacji. Można jeździć po omacku i owszem, napotkać na znaki „Szlaku Architektury Drewnianej”, lecz kierujące do innych obiektów. Zakrawa na to, iż miasto „otrzymało przydział” na daną liczbę znaków i w ramach tego rozsiano oznakowanie mniej więcej równomiernie – i to bez żadnej konsekwencji, poza wycinkową. Bez wątplenia znaki są i sprawiają wrażenie, iż na terenie miejscowości jest „Szlak Architektury Drewnianej”, ale w sumie jest to fikcja.

Lokalni mieszkańcy wiedzą, gdzie jest jaki zabytek, i im oznakowanie nie jest potrzebne, choć czasem są dumni, iż Zakopane

posiada „Szlak Architektury Drewnianej”. Natomiast przyjezdni, chcąc nie chcąc, błędzą po ulicach, bo i tak są świadomi, iż jakość polskiego oznakowania dotyczy całego kraju. A zagraniczni? Tradycyjnie są zmuszeni jeździć po naszych drogach na wycucie, a oznakowanie traktować „z przymrużeniem oka”...

## Początek, koniec szlaku i jego kontynuacja

W oparciu o przepisy wzorcowy znak „samochodowy szlak turystyczny” (E-22a) „stosuje się w celu wskazania początku samochodowego szlaku turystycznego oraz jego kontynuacji na skrzyżowaniach. Na znaku umieszcza się nazwę szlaku, jego symbol oraz strzałkę wskazującą kierunek szlaku. Znaki umieszcza się na początku samochodowego szlaku turystycznego oraz na skrzyżowaniach dla wskazania kierunku szlaku”. Wygląda na to, iż nikt sobie nie zadał pytania, że skoro wskazuje się początek szlaku, to należałoby też oznakować koniec szlaku i pomyśleć, jak to zrobić.

Biorąc pod uwagę rozkład w przestrzeni różnych atrakcji turystycznych, możemy mówić o kilku rodzajach szlaku. Podstawowym zatem szlakiem będzie trasa prowadząca daną drogą, jako jedna ciągła linia wiodąca nas od punktu do punktu, kolejno od początku, poprzez poszczególne miejsca, aż do punktu końcowego. Pokrewną, również stosunkowo łatwą do oznakowania trasą będzie szlak, w którym koniec łączy się z początkiem, a zatem zamyka w pętlę. W takim przypadku można uzgodnić, iż w miejscu danej istotnej atrakcji albo też przy węźle z jakąś nadrzędną drogą szlak będzie się zaczynał, a i równocześnie kończył.

Druga wersja przestrzenna szlaku wybiega już poza liniowe ułożenie kolejnych miejsc, bowiem atrakcje występują także poza głównym ciągiem szlaku, jako boczne odnogi, gdzie należy zboczyć z głównej trasy, a potem na nią powrócić.

Trzecia wersja trasy szlaku może mieć przebieg fragmentarycznie alternatywny, czyli z miejscami rozwidleń na dwa równoległe ciągi atrakcji, które z czasem znów schodzą się w jeden główny szlak.

Dalsze konfiguracje szlaku mogą być w różnym stopniu skomplikowane, bowiem prócz ciągów głównych (prowadzących) możemy mieć do czynienia z różnymi bocznymi odnogami, które się zapętłają, łączą z innymi odnogami, i trudno w takich przypadkach ustalić konsekwentną, jedną linię wyznaczającą kolejność odwiedzania atrakcji. Zatem przebieg szlaku winien mieć różne warianty, w tym np. jeden główny, inne podrzędne i jeszcze dodatkowe odgałęzienia, itp.

## Potrzeba przeprojektowania oznakowania

Przedstawione powyżej przykłady oznakowania potrafią zaskoczyć i zdezorientować niejednego kierowcę. Reguły czytelności i jednoznaczności w oznakowaniu dróg powinny dotyczyć nie tylko znaków, które zapewniają bezpieczną jazdę, lecz muszą również dotyczyć oznakowania znakami informacji turystycznej. Niestety, złe regulacje prawne oraz powierzchowne interpretacje kiepskich wzorców owocują niepoważnymi rozwiązaniami na drogach.

Doprowadzenie do miejsca czy obiektu, a zatem turystycznej atrakcji, jak i prowadzenie szlakiem wymaga systemowego przeorganizowania oznakowania. Z jednej strony zbudowania spójnego podsystemu znaków turystycznych, a z drugiej – koordynacji z całym systemem oznakowania dróg, jak i z metodami budowania turystycznej atrakcyjności regionów, w tym kreowania szlaków itp. □