

Znaki turystyczne – cz. III

Skorzystać z systemu

Drogowe znaki informacji turystycznej to ważny składnik oznakowania dróg. To podsystem oznakowania, który powinien brać swój początek w prezentacji regionów, a kończyć doprowadzaniem do konkretnych atrakcji wraz z zachęcaniem do zwiedzania następnych i kierowaniem do nich. Nie należy zapominać, iż znaki te występują niejako równolegle do znaków kierunku i miejscowości, a ich rola jest podrzędna w stosunku do prowadzenia ruchu i jego zabezpieczania.

Zapowiedź regionu, a w konsekwencji promowanie danej krainy geograficznej czy zabytkowego miasta o historycznej i wartościowej zabudowie itp. to punkt wyjścia dla podsystemu drogowych znaków turystycznych, a odwzorowaniem tego winien być znak dużego formatu prezentujący dany region w sposób syntetyczny, na zasadzie promocji. Zatem możliwe w taki sposób, by przekazane treści łatwo zapadły w pamięć. Znaki te winny pojawiać się tylko przy wjeździe do regionu, a dopiero dalsze znaki turystyczne poprzez prezentację poszczególnych obiektów mają poszerzać to wstępne, prezentacyjno-promocyjne oznakowanie.

Przykładowo szwedzki region Halland (fot. 1) jest zapowiadany przy pomocy rysunku mającego oddać charakter regionu, na który składają się trzy symbole. Można się zastanawiać, czy rysunek ze znaku przedstawia trafnie istotę tego regionu, jednak domyślamy się, iż jest to strefa nadmorska, obfita w ryby i w roślinność. Bez wątpienia znak ten niewiele mówi, jednak zwraca na siebie uwagę, gdyż jest w miarę charakterystyczny i zwięzły w swoim wizerunku.

Podążając w głąb regionu Halland, napotykamy na znak anonujący gminę Laholm (fot. 2). Zaprezentowano tu miejscowość, jej zabudowania z wieżą i ze wzgórzami w tle, a na pierwszym planie osobę grającą w piłkę na plaży, na brzegu morza. Prezentacja gminy (w tym przypadku bardziej szczegółowa) oraz prezentacja regionu to znaki w postaci „obrazów”, a ich rolą jest zasygnalizowanie kierowcy, iż wjechał w dany atrakcyjny turystycznie obszar. Istotą jest skrótowne zaprezentowanie charakteru regionu, zasygnalizowanie jego „ducha” oraz wymienienie jego nazwy, co ma być czytelne przy przysłowiowym rzucie oka zza kierownicy.

Odmienny nieco przykład prezentacji regionu dotyczy węgierskiego Hortobágy (fot. 3), terenu stepowej równiny, parku narodowego wpisanego na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Znak ten posługuje się fotografią w kolorach biało-brązowych i nawiązuje do fotografii w konwencji sepii. Dobór zdjęcia jest związany z doбором charakterystycznych elementów regionu,

Summary

Road signs of tourist information constitute an important component of road markings. This subsystem of marking should start with the presentation of regions, and end at specific attractions, along with encouragement to explore more. It is important to remember that these signs are somehow parallel to the direction and places signs, and their role is subordinate to those steering the traffic and ensuring safety.

niemniej czytelność tego znaku – chociaż jest bardziej dosłowny – jest mniej skrótowna w swoim przekazie, a zatem mniej komunikatywna. Oczywiście jest, iż po dostrzeżeniu treści zdjęcia możemy się domyślać równinnych pastwisk, rozległych rzek itd., niemniej czytelność tego znaku przy autostradzie jest nieco wątpliwa.

Znaki przedstawione na fot. 1-3 to skrótowne, sygnałne wizerunki danych regionów. Są one wypadkową tego, co z atrakcji zawiera się na danym terenie, i tego, jak autorzy wykonanych rysunków czy zdjęć potrafili zaprezentować istotę regionu. Właściwą funkcją znaków promujących dany obszar jest podanie na znaku jego nazwy oraz wzmocnienie jej rysunkiem różnych elementów, do tego w sposób oryginalny, charakterystyczny i w miarę możliwości zgodny z atrakcyjnością regionu.

Inną zasadą budowania oznakowania jest wprowadzanie podziałów w znaku i prezentacja różnych obiektów, zamiast informacji sygnałnej. Takimi właściwościami charakteryzują się przykładowe znaki: hiszpański „Szlak Brata Zakonnego Leopolda” (fot. 4) czy Park Narodowy Krasu Węgierskiego – Aggtelek (fot. 5) albo też ukierunkowanie do dwóch zabytków w Serbii (fot. 6). Nie stosuje się tu „sygnałowej” promocji obszaru czy regionu, ale prezentację obiektów, zatem detali jako elementów zawartych w regionie. W omawianych przykładach zastosowano zdjęcia obiektów, co nie jest zbyt dobrym rozwiązaniem ze względu na ich mniejszą komunikatywność w stosunku do piktogramów czy rysunkowych symboli odwzorowujących obiekty.

Polskie znaki promujące turystyczne atrakcje regionu

W Polsce do funkcji promowania atrakcyjności regionu nawiązuje wprowadzony *Rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych* z 31 lipca 2002 roku znak „informacja o obiektach turystycznych” – E-22c (rys. 1). Zarówno we wspomnianym rozporządzeniu, jak i w dokumencie *Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego*



Fot. 1-3. Przykłady znaków zapowiadających regiony atrakcyjne turystycznie



Fot. 4-6. Przykłady znaków prezentujących zestawy obiektów turystycznych



Rys. 1. Wzorcowy znak „informacja o obiektach turystycznych” (E-22c)



Fot. 7. Zastosowanie wzorcowego znaku (E-22c)

go i warunki ich umieszczania na drogach (będącym załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r.) znak ten został zaprezentowany na przykładzie miasta Kraków i zgodnie z prawem: „stosuje się go w celu wskazania obszaru (miasta), na którym znajduje się szereg godnych uwagi obiektów turystycznych. Na znaku umieszcza się nazwę obszaru (miasta), na którym występują atrakcje turystyczne, oraz ich symbole. Znaki umieszcza się przy drogach wjazdowych do obszaru”. Wzorcowym przykładem zastosowania tego znaku jest jego wersja dla miejscowości Rabka-Zdrój (fot. 7). Projektant obowiązującego wzoru przewidywał zatem nie tyle znak promocyjny danego obszaru czy miejscowości, lecz zapowiadający jego atrakcyjność poprzez prezentację symboli trzech obiektów. Konsekwencją takiego podejścia powinna być kontynuacja prezentacji tych obiektów w ramach dalszego oznakowania, a z tym bywa raczej kiepsko, ze względu na brak odpowiednich znaków.

Prezentacja obszaru (miasta) na znaku E-22a

Różne zastosowania opisywanego tu znaku E22c (informacja o obiektach turystycznych) świadczą o niezbyt trafnych jego funkcjach. Przykładowo prezentacja turystycznych atrakcji Wielkopolski na znaku została zredukowana do kilku nieistotnych piktogramów (fot. 8). Praktycznie mówią one wyłącznie o możliwości uprawiania sportów wodnych i ogólnikowo o zabytkach

architektury, bowiem trudno symbole takie jak „pole biwakowe” (D-32) czy „dzikie zwierzęta” (A-18b) uznać za elementy promocji regionu.

Z kolei nie wiadomo, dlaczego na wzorcowym znaku przyjęto miejsce dla trzech obiektów, co w praktyce nie zawsze bywa właściwe. Dla wspomnianej miejscowości Rabka-Zdrój (fot. 7) prócz ukazanych symboli: narciarza, uzdrowiska i muzeum, należałoby również wymienić tę miejscowość jako atrakcyjny rejon pieszych wycieczek górskich (w rejon Górców), zatem przydałaby się tu „czwarta pozycja”. Z kolei w miejscowości Olesno (fot. 9) do zaprezentowania nadawały się jedynie dwa obiekty, co już zmieniło ogólny kształt znaku (jako elementu systemu), a i zarazem jego zastosowanie. Natomiast we Wdzydżach Kiszewskich istnieje jeden obiekt godny uwagi (fot. 10) i jest to „Skansen Wdzydze”. Zatem aby utrzymać się w konwencji znaku E22c, w lewej stronie umieszczono strzałkę z dystansem, a po prawej na kwadratowym tle zgrupowano piktogramy typowej turystycznej infrastruktury, jak „punkt widokowy”, „kemping” itd.

Należy też wspomnieć, iż powstają różne odmiany wzorcowego znaku. Bowiem skoro znak E22c podaje „informacje o obiektach turystycznych”, a zatem je zapowiada (fot. 11), to należałoby się spodziewać doprowadzenia do tych obiektów pokrewnymi, wizualnymi komunikatami – stąd nietypowy znak-tablica we Wrocławiu ►



Fot. 8-12. Znaki prezentujące obiekty turystyczne, podążające za potrzebami, lecz odbiegające od wzorcowego

Fot. 13. Znak prezentujący jedną atrakcję – za pomocą trzech elementów.



Fot. 14-16. Znaki o małej komunikatywności (niejednolita stylistyka, nadmiar informacji)

► mający to właśnie na celu (fot. 12). Innym przykładem jest wykorzystanie znaku E22c nie tyle do prezentacji obiektów, ile do poszerzonej prezentacji wyłącznie jednego obiektu. Ma to miejsce przy zapowiedzi znakiem JuraParku w Solcu Kujawskim (fot. 13), gdzie miejsca dla prezentacji trzech obiektów zagospodarowano elementami jednego obiektu – parku.

Prezentacja dużego regionu, jak na przykład województwa małopolskiego (fot. 14), przy pomocy tego znaku raczej nie może być uznana za właściwą, ze względu na liczbę zawartych na jego terenie atrakcji. Prezentację Małopolski przy pomocy mało czytelnej sylwetki Wawelu, narciarza i niekoniecznie rozpoznawalnego znaku Szlaku Architektury Drewnianej trudno uznać za trafną. Po pierwsze, symbole te nie oddają istoty województwa jako regionu turystycznego, a po drugie, dobór symboli jest praktycznie przypadkowy i graficznie niespójny.

Z kolei mamy też do czynienia z różnym odmianami omawianego znaku. W gminie Stryszów (fot. 15) przyjęto nietypowe liternictwo, zmieniono proporcje znaku i kształt strzałki oraz dodano opisy nazw poszczególnych obiektów, co powoduje wątpliwości, w jakim celu przy rysunku kościoła dodaje się piktogram „kościół” oraz napis „Kościół” itp. Takie kumulowanie informacji, zwłaszcza przy trasach, gdzie obowiązuje prędkość do 90 km/godz., trudno uznać za zasadne (fot. 16), bowiem żaden kierow-

ca, jadąc z taką szybkością, nie jest w stanie zapoznać się z zaprezentowanym oznakowaniem.

Zatem niejako z braku właściwych założeń nie została doprecyzowana funkcja przewidzianego prawem znaku „informacja o obiektach turystycznych” (E-22c), a równocześnie nie pomyślano o znaku, który mógłby w sposób skrótowy prezentować oraz promować dany region, na którym zapowiedź atrakcyjności turystycznej byłaby prawidłowa.

Zarys diagnozy systemu drogowych znaków informacji turystycznej

Polski podsystem drogowej informacji turystycznej został praktycznie ograniczony do czterech znaków, niezbyt ze sobą spójnych i niedających możliwości prezentacji pełnego wachlarza informacji turystycznej. Aby znaki te mogły zaspokoić potrzeby, należy mieć na uwadze:

- zapowiadanie i promocję regionów,
- prezentację obiektów, wraz z możliwością konsekwentnego doprowadzania do nich,
- prezentację szlaków i sprawne prowadzenie nimi.

Do tego konieczne są skuteczne zasady kreowania piktogramów, informacji uzupełniających itp., a także zgodność oznakowania turystycznego z oznakowaniem nadrzędnym.



Fot. 18



Fot. 19



Fot. 20



Fot. 17-20. Przykład nieuzasadnionego nadmiaru oznakowania



Fot. 22



Fot. 23



Fot. 21-23. Znaki z nieprawidłowo umieszczonymi strzałkami na znakach turystycznych

Zatem logiczne dobudowywanie podsystemu informacji turystycznej wymaga, aby cały system został uporządkowany, bowiem rzecz nie tylko w samych znakach, ale też w regułach ich projektowania, w sposobach wdrażania oznakowania, w nadzorze, monitoringu itd. Niestety nieprawidłowości na naszych drogach są codziennością. Wynikają z niedoskonałości prawnych oraz ze złych zwyczajów w kreowaniu oznakowania. Wspomniemy o kilku.

Nadmiar oznakowania

Nadmiar oznakowania na polskich drogach to bólączka ogólna, ale niekiedy szczególnie dotyczy oznakowania informacją turystyczną. W rejonie skrzyżowania o kształcie litery „T”, na wprost miejsca, gdzie trzeba podjąć decyzję o jeździe w prawo lub w lewo, umieszczono jedenaście znaków turystycznych (fot. 17). Ilość informacji jest absurdalna, zwłaszcza że są one czytelne wyłącznie z bliska, z rejonu samego skrzyżowania, i to jeszcze z mostu, a dodatkowo wszystkie drogowskazy kierują w jedną stronę – w lewo.

Gdzie indziej kilka drogowaskazów umieszczonych w jednym miejscu, zawierających detaliczne informacje, tworzy nieczytelny zestaw (fot. 18 i 19) zwłaszcza że na zaprezentowanym przykładzie znaki są na prostej z dozwoloną prędkością do 80 km/h, a następnie na łuku drogi. Natomiast w kolejnym przypadku zestaw znaków jest w bliskim sąsiedztwie skrzyżowania (fot. 20). Otóż sprawność oznakowania zależy od doboru właściwych elementów, prawidłowo zlokalizowanych i w optymalnych ilościach.

Orientacja elementów w znaku

Obowiązujące podłużne poziome znaki „samochodowy szlak turystyczny” (E-22a) i „obiekt na samochodowym szlaku turystycznym” (E-22b) zawierają nierzadko nieprawidłowo umieszczone strzałki. Na znaku tego typu strzałka w prawo powinna być po prawej stronie znaku, a nie po lewej (fot. 21 i 22), jak to jest w przykładach w dokumencie pt. „Turystyczne znaki drogowe” na internetowej stronie Polskiej Organizacji Turystycznej. Reguła tu wspomniana wynika nie tylko z zasad percepcji i z badań czy- ➤

► telności, ale i z lokalizacji analogicznych strzałek w całym systemie oznakowania obowiązującym na polskich drogach, w którym strzałka wskazuje kierunek jazdy „poza znak” (jak i w drogowkach w kształcie strzały), a nie do treści zawartych na znaku.

Pokrewnie zestaw znaków ze strzałkami w lewo i na wprost (fot. 23) powinien u góry mieć znaki dotyczące jazdy na wprost, a poniżej kierunek w lewo (a jeszcze niżej w prawo), *notabene* zgodnie z drogowskimi tablicowymi z grupy znaków miejscowości i kierunku.

Reguły tu wspomniane są powiązane także z innym zagadnieniem, które określa ukierunkowanie piktogramu na znaku. Otóż część piktogramów wymaga odpowiedniego zorientowania, jak np. na drogowkach wskazujących do Gorczańskiego Parku Narodowego (fot. 24), gdzie pieszy turysta zmierza w lewo, przeciwnie do strzałki. A jego ukierunkowanie winno być takie, aby na znaku siedział zgodnie ze strzałką, a nie w kierunku przeciwnym.

Warto też wspomnieć o piktogramach, które w niezbyt uzasadniony sposób występują raz w pozytywie, a raz w negatywie (fot. 25). Otóż każdy projektant mający do czynienia ze znakami, jak i liternictwem, wie, iż występuje dość znaczna różnica w czytelności pomiędzy znakiem jasnym na tle ciemnym a znakiem ciemnym na tle jasnym. Znak jasny zawsze będzie wydawał się większy, co przy niektórych komunikatach utrudni percepcję przekazu. Z tego też powodu w wielu krajach nawet stosowane liternictwo dla tekstów ciemnych na tle jasnym posiada inną odmianę liter – nieco bardziej wysmukłych, niż dla tekstów jasnych na ciemnym tle. Znaki natomiast stosowane zarówno w negatywie, jak i w pozytywie wymagają odrębnych rysunków.

Kolejnym, dość często występującym zjawiskiem jest stosowanie kolorystyki brązowej o bardzo różnych odcieniach (fot. 26). Prócz znaków o kolorze brązowym można napotkać znaki ciemnobrązowe czy w kolorze jasnego brązu albo też w brązie wpadającym w ciemną czerwień.

Istnieje jeszcze wiele reguł dotyczących projektowania oznakowania, o których należałoby wspomnieć, jednak trudno wymienić dziesiątki elementów, z których każdy, choć może drobny, upośledza jednak percepcję oznakowania. Istotny jest tu fakt, iż projektowanie oznakowania jest sztuką, i to fachową. Powierzenie oznakowywania projektantom-amatorom jest z jednej strony lekkomyślnością, a z drugiej – czynieniem szkody kiepską informacją, która rozkojarza, dezinformuje kierowców i przyczynia się do jalo- wych przebiegów oraz stwarza zagrożenia w ruchu drogowym.

Szlak turystyczny – tematyczny czy przestrzenny?

Kolejną ważną kwestią jest rozstrzygnięcie w ramach samochodowych szlaków turystycznych, czy winny one być tematyczne, czy przestrzenne. Na terenie, gdzie w wyraźny sposób dominują atrakcje jednego rodzaju, można myśleć o tworzeniu szlaku tematycznego. A wtedy ewentualne dodatkowe atrakcje trzeba traktować w oznakowaniu jako prezentację miejsc (obiektów) odrębnych, pojedynczych i odrębnie do nich doprowadzać. Trudno bowiem, by przykładowo w rejonie Podhala w ramach oznakowania „Szlaku Architektury Drewnianej” prezentować atrakcję przyrodniczą, jaką jest rezerwat przyrody Przełom Białki. Takie sytuacje, gdy sąsiadujące ze sobą atrakcje należą do różnych szlaków (grup), nie są wspólnie promowane i prowadzą często do nieadekwatnego oznakowania.

Równocześnie mamy do czynienia z rejonami o bardzo dużym nasyceniu różnorodnych atrakcji, gdzie kreowanie szlaków tema-

tycznych powinno być zastąpione szlakami przestrzennymi. Typowym rejonem, który na takie oznakowanie zasługuje, jest Podtatrze. Utworzono tu następujące szlaki: Szlak Gotycki (wspólnie ze Słowakami), Szlak Architektury Drewnianej, Podhalański Szlak Papierski, Szlak Wojciecha Kułacha „Wawrućoka”, Szlak Oscypkowy oraz Szlak Dziedzictwa Kulturowego Podtatrza, z którym zągębia się Szlak Tradycyjnego Rzemiosła. Powstają też zamysły i próby tworzenia innych szlaków, jak: Jana Sztudyngera, Hawiarskiego (drogi związanej z działalnością górnictw w rejonie Tatr) czy szlaku po zabytkach Zakopanego itp. Do tego dochodzą szlaki turystyczne piesze, trasy narciarskie, rowerowe czy ewentualne trasy konne i wiele atrakcji nieprzyporządkowanych szlakom. Jedynie niedawno powstały „Szlak Góralski”, noszący znamiona szlaku przestrzennego, koncentruje się wokół konkretnych dróg, obejmując wszelkie atrakcje, od miejsc rekreacji (baseny termalne, stacje narciarskie), poprzez zabytki architektury Podhala (kapliczki, szałas, zagrody, tartaki, kościoły, zamki), muzea, izby regionalne czy galerie, aż do szerokiego wachlarza atrakcji przyrodniczych.

W tego typu rejonach nasasyconych dużą liczbą różnorodnych tematycznie zagadnień tworzenie szlaków tematycznych będzie doprowadzać do nadmiernego ich zagęszczenia, z czym już mamy do czynienia na Podhalu. Za tym idzie wzajemne „przekrzykiwanie się” informacji, częste nakładanie się i zągębianie szlaków, ich krzyżowanie, a konsekwencją jest zbyt duże skomasowanie informacji czy znaków, a ostatecznie brak rzetelnej informacji o bardzo atrakcyjnym jednak regionie.

Aby odrębność szlaków tematycznych została zachowana, powinny być one raczej zbiorami i zostać sprzężone z nadrzędnym szlakiem przestrzennym, obejmującym wszystkie atrakcje wynikające z poruszania się daną trasą, ciągiem dróg. Nie wyklucza to przecież możliwości dodatkowych elementów oznakowania – wskazujących na zbiory, podgrupy tematyczne itp. Jednak uporządkowanie całości, jako systemu, jest nieodzowne.

Oznakowanie samochodowego szlaku turystycznego

Przez analogię do szlaków pieszych należałoby jeszcze przeanalizować, jakie warunki powinno spełniać prawidłowe oznakowanie samochodowych szlaków turystycznych. Ileż to razy kierowca jadący daną drogą zastanawia się, czy dobrze jedzie. Bierze się to najczęściej stąd, iż nie ma potwierdzenia właściwego kierunku czy też numeru drogi. W przypadku szlaku turystycznego brak wyraźnie widocznego symbolu, który byłby powtarzany w odpowiednich miejscach, co na obowiązujących znakach o wysokości 25 cm nie będzie czytelne. Zatem symbol szlaku winien być prezentowany w formatach zapożyczonych od znaków informacyjnych, czego przykładem jest nasz projekt znaku „Szlaku dziedzictwa kulturowego Podtatrza” (fot. 27).

W bieżącym roku jest planowane oznakowanie obiektów oraz tras powstającego „Szlaku Góralski”. Zaprojektowany przez nas symbol pojawił się na razie głównie na billboardach, ale wkrótce ma się pojawić przy obiektach (próbka: fot. 28).

Jednak równocześnie w oderwaniu od zaprojektowanego znaku-logo szlaku rozpoczęto oznakowywanie dróg, i to tradycyjną metodą, w oparciu o dotychczasowe wzorce. W jednym z rejonów zainstalowano dwa praktyczne, sąsiadujące ze sobą znaki, wyka-

Fot. 24



Fot. 24-25. Znaki turystyczne z innymi nieprawidłowościami

Fot. 25



Fot. 26



Fot. 26. Różnice kolorystyczne oznakowania turystycznego

Fot. 27



Fot. 27-28. Przykłady znaków-logo dla szlaków turystycznych (tematycznego i przestrzennego)

Fot. 28



Fot. 29



Fot. 29-30. Niekonsekwentnie zaprojektowane znaki ze szlaku „Góral-ski”

Fot. 30



jące bardzo daleko idącą rozbieżność. Na skrzyżowaniu umieszczono biały drogowy znak w kształcie strzały (fot. 29), podczas gdy na sąsiednim skrzyżowaniu, zaledwie 200 m dalej, zamontowano brązowy znak szlaku, w którym umieszczono rozwidlającą się strzałkę (fot. 30). Rzuca się w oczy brak konsekwencji w zamontowanych znakach, bowiem napis raz zastosowany w negatywie, a raz w pozytywie jest całkowicie zaskakujący, a i wręcz zwodniczy czy nawet dezorientujący. Dodatkowym zaskoczeniem jest też rozwidlająca się strzałka, wskazująca dwa różne kierunki szlaku. Jeżeli faktycznie szlak się rozwidła, to mamy do czynienia albo z jego odnogą, albo z drugą trasą o alternatywnym przebiegu i wypadłoby to rozwidlenie w pełni wyjaśnić. Należy też wspomnieć, iż zmieniono nazwę „Góral-ski” na „Góral-ski Szlak”, co niweluje podtekst, iż szlak dotyczy narciarstwa, a w rezultacie nie wiadomo, czy to ten sam szlak już promowany, czy dwa różne.

Prowadzenie szlakiem

Praktycznie wszyscy kierowcy wiedzą, iż w naszym kraju nie ma dobrych tradycji prowadzenia drogami przy pomocy oznakowania,

a gubienie się na polskich drogach nie należy do rzadkości. Składa się na to brak konsekwencji i nierzadko logiki w budowaniu oznakowania. Dotyczy to tras międzynarodowych, a co dopiero mówić o drogach krajowych, wojewódzkich czy lokalnych. Znaki kierunku i miejscowości pozostawiają wiele do życzenia już w samych rozporządzeniach ministra infrastruktury, a dodatkowo wiele błędów wynika z ich niezbyt trafnych lokalizacji na drogach. W wielu miejscach ich brakuje lub nie informują z odpowiednim wyprzedzeniem, albo też bywają zakłócone przez nadmiar informacji (reklam) itp. Są często stosowane niekonsekwentnie, a w podgrupie turystycznego oznakowania problematyka się nasila, bowiem wg *Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* za oznakowanie to są odpowiedzialne głównie organizacje, które niestety mają małe doświadczenie zarówno w projektowaniu oznakowania, jak i w oznakowywaniu znakami informacji turystycznej.

Podajemy przykład zaczerpnięty z norweskich „Krajowych dróg turystycznych” (*Nasjonale turistveger*). Jest to szlak przestrzenny (fot. 31-34), obejmujący na razie część z osiemnastu regionów ►



Fot. 31-34. Elementy oznakowania szlaku przestrzennego na drogach Norwegii



Fot. 35-37. Porównanie elementów oznakowania dotyczącego szlaków rowerowych

- kraju, który w zasadzie prowadzi od punktu do punktu, i to poprzez wiele różnorodnych atrakcji. Oznakowanie dotyczy zarówno miejsc czy obiektów wartych zwiedzenia, obsługi podróżowania, przykładowo: pól biwakowych na szlaku, punktów widokowych, jak i punktów informacyjnych dotyczących tych miejsc itp. Istotą tego oznakowania jest nie tylko pojawianie się tablic informujących o kolejnych atrakcjach czy o infrastrukturze turystycznej, ale jednoznaczna identyfikacja kolejnych punktów i to, że w węzłowych miejscach drogi jawią się czytelne znaki ukazujące dalszy przebieg szlaku lub też potwierdzające jazdę właściwą trasą.

Szlaki rowerowe

Kolejnym istotnym elementem informacji turystycznej jest oznakowanie dotyczące rowerów. *Rozporządzenie w sprawie znaków...* przewiduje znaki szlaków rowerowych w kształcie kwadratu o boku 20 cm (fot. 35) oraz „tablicę szlaku rowerowego” o wymiarach 20 na 40 cm. Znaki te są jednak zbyt małe, by mogły spełniać swoją funkcję, i dlatego też organizacje turystyczne niekiedy tworzą różnorodne, lokalne oznakowania, pozostawiające wiele do życzenia (fot. 36), gdyż nie są jednorodne i bywają opracowywane w sposób niezbyt komunikatywny.

Dla porównania podajemy przykład oznakowania tras rowerowych na drogach Norwegii, które są czytelne. Mają one swoistą kolorystykę i w dużej mierze nawiązują do oznakowania drogowego dla samochodów (fot. 37). Znaki te można by określić jako „miniaturowy” podsystem oznakowania dróg – dla rowerzystów.

Strefy piesze

Oznakowanie w strefach ruchu pieszego jest również istotnym elementem całego spektrum drogowej informacji turystycznej.

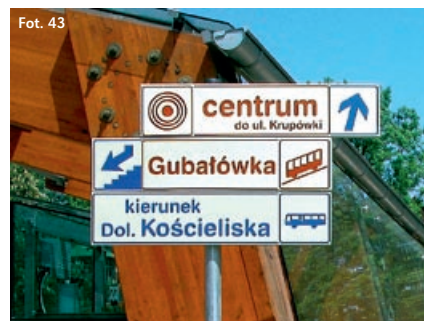
Przecież drogowe oznakowanie turystyczne ma dopiero wtedy znaczenie, gdy zmotoryzowany turysta zostanie doprowadzony do miejsca parkowania swojego pojazdu, skąd pieszo dojdzie do miejsca zwiedzania i dodatkowo będzie poinformowany o istocie atrakcji turystycznej.

Początkowo przy zabytkach Szlaku Architektury Drewnianej widniały w miarę przejrzyste opracowane schematyczne mapy pozwalające się zorientować co do kolejnych sąsiednich zabytków. Były one jednak mało konsekwentne, bowiem przykładowo mapa przy kościele w Zakopanem (fot. 38) wskazywała wyłącznie kilka innych kościołów, natomiast mapa przy willi „Koliba” (fot. 39) pokazywała nieco więcej, ale dalej były to informacje wyrywkowe – jakby zasygnalizowanie wszystkiego po trochu. Po kilku latach te schematyczne mapy zamieniono na mapy „zwykłe” (fot. 40), z dużą liczbą detali, które też ze względu na wysokie ich umieszczenie praktycznie przestały być czytelne. Zmieniono w nich też piktogramy, np. kościoła, oznaczenia innych zabytków i stylizację całości. Dodano zdjęcia obrazujące inne zabytki, polecane jako „warto zobaczyć”, jednak gdzie te obiekty są, na mapie już nie zaznaczono...

Skoordynowanie systemów informacji miejskiej z drogowym oznakowaniem turystycznym winno być kolejnym i oczywistym etapem integracji całości systemu. Znaki w wielkościach wynikających z parametrów proponowanych prawem (o wysokości zaledwie 25 cm) nie zapewnią dostatecznej czytelności na drogach. Z przeprowadzonych przez nas badań wynika, iż takie wielkości i proporcje oznakowania są dobre dla oznakowania stref pieszych. Na zdjęciach (fot. 41-43) prezentujemy przykłady znaków naszego autorstwa, o wysokości 20 cm, a dotyczące podziemnego przejścia dla pieszych w Zakopanem.



Fot. 38-40. Informacje przy obiektach turystycznych na „Szlaku Architektury Drewnianej”



Fot. 41-43. Przykłady oznakowania w ramach Systemu Informacji Miejsko – Turystycznej

Perspektywa poprawy znaków turystycznych

Może wydawać się, że poruszane tutaj problemy dotyczące oznakowania naszych dróg to wyłącznie drobiazgi. Jednak problem w tym, iż tych „drobiazgów” są setki, a ich nakładanie się przez równoczesne występowanie i kumulowanie w czasie jazdy urasta do poważnego problemu. Problemu psychologicznego, chcąc nie chcąc, potęgującego zagrożenie. Perspektywa poprawy to konieczność przebudowy całego systemu, a z czasem wymiany oznakowania. Przecież i tak średnia żywotność znaków drogowych wynosi mniej więcej od pięciu do siedmiu lat. Oczywiście jest, iż niektóre znaki ulegają wcześniejszemu zniszczeniu, a inne mogą służyć dłużej, nawet i kilkanaście lat. Proces projektowy zatem warto by zacząć już dziś, aby w bieżącej dekadzie realnie uporządkować podsystem znaków informacji turystycznej. Okres konsultacji dotyczących tego, co miałoby wejść w ramy przyszłościowo obowiązującego i sprawnie funkcjonującego prawa, również musi zająć trochę czasu. Natomiast pozostawienie obecnych regulacji, jeżeli chodzi o wzornictwo znaków, będzie się mściło latami – niestety słabą czytelnością, niską estetyką, a przede wszystkim niekonsekwencją w oznakowaniu.

Zasadniczo znaki drogowej informacji turystycznej winny się doczekać odrębnej grupy w ramach polskiego systemu znaków drogowych, jako podsystem skorelowany z jednej strony ze znakami kierunku i miejscowości, a z drugiej jako odrębny i spójny w obsługiwaniu ruchu turystycznego.

Podsumowanie

Funkcjonalność oznakowania wynika z umiejętnej lokalizacji drogowych znaków w terenie. Niestety jest to ogniwo w małym stopniu sprawne w naszym systemie. Umiejętność ta polega na tym, iż najpierw trzeba dostrzec potrzebę oznakowania i dysponować adekwatnym znakiem lub zestawem znaków,

by móc daną sytuację odpowiednio oznakować, a oznakowanie skoordynować z informacyjnym otoczeniem i następnie monitorować zmiany w otoczeniu oraz w zapotrzebowaniu na modyfikację tegoż oznakowania (Jerzy Gruszczyński: *Oznakowanie dróg, a bezpieczeństwo ruchu drogowego*. „Magazyn Autostrady”, 12/2010).

Poruszone tu kwestie dotyczące znaków informacji turystycznej są jedynie wierzchołkiem przysłowiowej góry lodowej i zahaczają o cały system. Brak jest rozumienia istoty komunikacji wizualnej, brak badań, fachowości, a w zamian zdanie się na lokalne inicjatywy w różny sposób odbiegające od wadliwie zaprojektowanych, a obowiązujących prawem wzorców. Za tym idzie brak koordynacji w oznakowaniu, a przede wszystkim niedoceniaenie wagi problemu – zarówno w przepisach, jak i w praktyce.

Dziewięć lat temu, wiosną roku 2002 – a był to czas, gdy opracowywano znaki informacji turystycznej, które później przyjęły formę znaków E-22a do E22c – zwróciliśmy się do Polskiej Organizacji Turystycznej, wyrażając obawy, iż powstające projekty do nowej wersji *Rozporządzenia o znakach...* nie zaspokoją potrzeb i że należałoby kwestię nowych znaków oprzeć na innych założeniach. Apel ten jednak pozostał bez echa, znaki zaistniały w przepisach, a od tego czasu na drogach wciąż przybywa sporo nietrafnie kreowanego oznakowania.

Niestety na naszą jakąkolwiek krytykę oznakowania dróg, w tym turystycznego, słyszymy niejednokrotnie ripostę, iż „lepsze takie znaki niż żadne”. Zatem wydaje się pieniądze na mierne, a często wprowadzające w błąd rozwiązania, które na dalsze lata blokują możliwość zastosowania rozwiązań właściwych, a bylejałości i galimatias wrastają na stałe zarówno do polskiego prawa, jak i w pejzaż naszego kraju. I tą bylejałością jesteśmy zarażeni wszyscy i – co gorsza – staje się ona naszą wizytówką. A przeciętny Kowalski jest edukowany, iż właśnie tak ma być... □