Co to są Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne i dlaczego ich potrzebujemy . System drogowy - sprawa prawdziwie skomplikowana.

W związku z ożywioną dyskusją, wywołaną podpisaniem (m.in. przez 20 wójtów i burmistrzów z południowej części województwa podkarpackiego) deklaracji ws tworzenia systemu dróg turystycznych, głównie rowerowych, widać potrzebę przygotowania opisu i wyjaśnień całego katalogu spraw. Niniejszy polemiczny artykuł jest próbą odniesienia się do niektórych z nich.

Współużytkowanie - prace leśne i czynności załadunkowe. W głównym ciągu Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych zwanym Rowerstradą, który na Mapie (http://zat.besko.pl/zat-projekt-2020/) jest zaznaczony wstęgą, znajduje się 1 (słownie: jeden) odcinek Wernejówka - Surowica, który - być może - będzie współużytkowany z Nadleśnictwem Rymanów. Dla 99% rowerzystów spotkanie pracowników ZUL i/lub leśników, prowadzących np. załadunek drewna (sądzę, że rzadziej niż raz w miesiącu, raczej kilka razy w roku) będzie atrakcją. Ten 1%, któremu nawierzchnia w trocinach, piasek na nawierzchni i prowadzone prace, np. załadunkowe, mogą - być może - przeszkadzać, na całym świecie, trenuje kolarstwo szosowe na drogach publicznych ale jeżeli już wybierze się na asfalt leśny - to raczej nie na karbonie. Nie widziałem nigdy kolarzy szosowych na bardzo atrakcyjnym odcinku zakładowej drogi leśnej Darów - Wisłok Wielki - Przełęcz pod Tokarnią (gdzie jest dobra nawierzchnia, nie jeżdżą tamtędy w ogóle samochody a prace leśne są prowadzone rzadziej niż sporadycznie); tak samo jak na odcinku Szachty - Polany Surowiczne - Wernejówka. I wielu innych. Dlaczego? Bo to środek lasu i jednak jest drobny piasek czy kamyczek i daleko od domu. Rodziny, turyści czy nawet solidni amatorzy szosowi nie będą jeździć Rowerstradą na karbonie. Nie jestem tutaj specjalistą ale wydaje mi się, że dla trenujących kolarzy droga rowerowa (w rozumieniu ustawy), z poruszającymi się rodzinami, nie jest najlepszym miejscem do treningu na szosówce.

Współużytkowanie - mieszkańcy i rzadziej mieszkańcy oraz turyści. W Magurskim Parku Narodowym, pomiędzy Świątkowa Wielką a Desznicą, znajduje się odcinek drogi powiatowej, biegnącej przez najniższą przełęcz (Pasma Magurskiego) i jednocześnie przez MPN w najwęższym miejscu obszaru Parku, użytkowany jedynie sporadycznie przez odwiedzających się mieszkańców obydwu miejscowości i odrębnym problemem pozostaje, co zrobić aby po naprawie nawierzchni, nie stał się on intensywnie użytkowanym skrótem z Kątów i Desznicy (Jaworza) do Świątkowej, Ożennej czy nawet Krempnej, przez ciekawskich i rajdowców (mam na myśli wandalizm motoryzacyjny). Nie ma - moim zdaniem - możliwości wspierania przez ludzi rozsądnych wybudowania obok tej drogi, drugiej, specjalnej drogi dla rowerzystów, przez park narodowy, skoro po istniejącej przejeżdża kilka samochodów na dobę i nie jeżdżą tamtędy ani pojazdy leśne, ani rolnicze. Ba - trzeba będzie uzyskać zgodę RDOŚ w Rzeszowie i MPN, na skierowanie ruchu rowerowego tamtędy właśnie. Zdobywanie zrozumienia zawodowców od środowiska i hobbystów-ekologów polega na proponowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko oraz na skromności zgłaszanych planów. Nie mówiąc o środkach finansowych, których oszczędne wydawanie budzi sympatię a rozpasanie inwestycyjne - wrogość. Środki finansowe nie wydane niepotrzebnie i w sposób budzący wrogość w jednym miejscu, można przeznaczyć na niezbędne nakłady w innych miejscach i starczy jeszcze na kompensację w środowisku naturalnym. A do tego pozostaje szacunek, który lubi gdy sie o niego dba - wtedy lubi wracać dobrem.

Odcinki w gminie Krempna są zaplanowane na drogach publicznych z minimalnym ruchem. Czy to z Wyszowatki, czy Rozstajnego (nie wyobrażam sobie wyasfaltowania drogi przez Nieznajową w MPN, bo wartość tamtego odcinka polega na charakterze drogi publicznej w dawnym, przedwojennym rycie, tuż obok rarytasu geograficznego w postaci górskiej i meandrującej Wisłoki - prawdziwie rzadkie połączenie). Odcinek o nieco większym natężeniu ruchu, między Rozstajnym a krzyżówką w Świątkowej Małej, ma około 2 km. Ruch jest w dalszym ciągu minimalny i sądzę, że mniejszy niż na analogicznych odcinkach w Małopolsce - nie trzeba daleko szukać: Uście - Kwiatoń - Skwirtne - Gładyszów - Krzywa - Jasionka, to jest szlak drogami publicznymi. Czy nie nim właśnie pojedziemy do Zakopanego?

Na pewno współużytkowanie odcinka pomiędzy Żmigrodem a Bóbrką, na dość długim dystansie (około 10 km), będzie wymagało wybudowania drogi rowerowej bądź mądrej rozbudowy istniejącej drogi powiatowej. Odcinki od Bóbrki do Jeziora Sieniawskiego będą prawdopodobnie rowerowe, za wyjątkiem odcinka Klimkówka - Rymanów, gdzie aż prosi się o połączenie funkcji turystycznej z drogą lokalną dla mieszkańców Pustek.

W okolicach od Beska do Bukowska i dalej w kierunku Zahutynia będą również drogi współużytkowane z mieszkańcami (na krótkich odcinkach z pojazdami rolniczymi) ale to drogi z minimalnym ruchem lokalnym, mniejszym jeszcze niż w okolicach Krempnej. Przykładem może być droga przez Wolę Sękową i Wolę Jaworową - trudno spotkać tam samochód czy ciągnik. Oby więcej było takich dróg, z tak dobrą nawierzchnią i tak pięknym otoczeniem, gdzie interes mieszkańców i przyjezdnych jest idealnie zbieżny. I oby więcej było rowerzystów.

Z kolei od Zahutynia, co najmniej do Zwierzynia, jest zaplanowana droga rowerowa Velo San, rowerowa - w rozumieniu ustawy (również w standardzie drogi rowerowej powstanie w samym Sanoku odcinek Velo San łączący miasto (tak jak inne miasta, tyle że Sanok ma akurat bliżej niż Jasło, Jedlicze, Krosno, Dukla i większość z kilkunastu stolic gmin) z Rowerstradą w Zahutyniu. Nie będzie na całym tym odcinku ani pojazdów rolniczych, ani leśnych. Nie chcę się rozpisywać na temat łącznika południowego ale tym opisanym wyżej - już do Soliny dojechaliśmy.

Natomiast **współużytkowanie będzie częstsze na pętlach zbudowanych na planie plastra miodu wokół Rowerstrady choć adekwatnym określeniem jest, że to Rowerstrada przetnie ten plaster miodu, już częściowo istniejący albo zaplanowany do wybudowania ze współużytkowanych dróg**. Najdłuższe odcinki już istniejące i mega-atrakcyjne, są przygotowane przez Lasy Państwowe, bez jakiegokolwiek ruchu pojazdów, za wyjątkiem sporadycznych nielegalnych krosówek i quadów. Są te odcinki przez 99% czasu puste. Nie ma tam ani pojazdów leśnych ani też nawet pojedynczych rowerzystów. Myślę, że wszyscy zainteresowani powinni dokładnie przeanalizować Mapę na zat.besko.pl/zat-projekt-2020. Warto też kilkukrotnie przeczytać samą Deklarację i połączyć jej treść z tytułem i opisem samej Mapy.

Obszar wschodniej części Zagłębia Ambitnej Turystyki, w przybliżeniu gminy Komańcza, Bukowsko, Zarszyn, Besko, Rymanów i Jaśliska **są zobrazowane mapą 1:30 000** i w tym kolarzu kilku map ta jest rzeczywiście wykonana w takiej skali. Kolejne arkusze obejmujące Duklę, Iwonicz-Zdrój, Żmigród, Dębowiec, Osiek i Krempną wraz z Sękową i Uściem Gorlickim, z Małopolski, są w przygotowaniu. Na tej mapie są naniesione zaplanowane i istniejące pętle na planie plastra miodu. Często są to leśne drogi zakładowe z nawierzchnią bitumiczną ale też

utwardzone. Prześwitującym kolorem liliowym (czy zimowitowym - od jesiennych kwiatów podobnych do krokusów, które występują w Beskidzie Niskim) są zaznaczone drogi zrywkowe, po których da się jechać gdy się da. A gdy jest mokro i są prace leśne - wówczas się nie da. I poza przypadkami (których jest całkiem dużo), w których Lasy Państwowe, przy pomocy bardzo złożonej i sprawdzonej przez lata, metodologii, określiły racjonalność utwardzenia wcześniej nieutwardzonej drogi zakładowej, nie powinni ani przedsiębiorcy z branży turystycznej, ani turyści, ani rowerzyści wymagać od Lasów Państwowych gwarancji przejezdności i stanu nawierzchni takich dróg bądź zamiany ich na drogi turystyczne (choć często, przy suchej pogodzie są one w dobrym stanie i dla ambitnych rowerzystów mogą być niezwykle atrakcyjne). Bo takie roszczenia utrudniają wykonywanie produkcyjnej funkcji lasu, a z kolei ograniczanie funkcji produkcyjnej lasu zmniejsza autonomię finansową a więc niezależność PGL Lasy Państwowe. A w konsekwencji - pogarsza perspektywę samych lasów jako ekosystemu. **Las produkcyjny jest największym przyjacielem bioróżnorodności** - co może się wydawać niespodziewane ale tak właśnie jest - i **największym przyjacielem rowerzysty** - bo wymaga dróg, podobnie jak państwowy status lasów w Polsce - sprzyja ich otwartości dla współobywateli. Jako rowerzyści, turyści czy przedstawiciele branży rekreacyjnej a tym bardziej przemysłu edukacyjno-wychowawczego - **musimy wspierać produkcyjną funkcję lasu bo to jest w naszym interesie**. Oprócz szlaków zrywkowych, zaznaczonych kolorem zimowitowym, jest też sporo odcinków w kolorach żółtym, czerwonym, czarnym i niebieskim. Te kolory oznaczają konieczność naprawy, budowy, wytyczenia czy oznakowania drogi turystycznej (na ogół szutrowej, o szerokości 3 - 3,5 m) i na ogół mamy tutaj do czynienia ze współużytkowaniem z mieszkańcami, producentami rolnymi i Lasami Państwowymi. Obok znajdziecie dokument pod na**zwą "Wniosek do Planu Urządzania Lasu Nadleśnictwa Rymanów"**, w którym temat użytkowania zakładowych dróg leśnych przez rowerzystów, spacerowiczów, narciarzy czy piechurów nordic-walking albo rolkarzy, jest omówiony szczegółowo, podobnie jak zagadnienie wyceny funkcji "turystycznej" zakładowej drogi leśnej oraz problem wandalizmu motoryzacyjnego i konieczności animacji rekreacyjnej jazdy rowerem. Uwzględnienie wyceny funkcji turystycznej lasu "na plus", przy analizie efektywności inwestycji w zakładową drogę leśną - w rozumieniu zmiany, w tym kierunku, metodologii wyliczania opłacalności utwardzania dróg leśnych - ma wielki potencjał z punktu widzenia gęstości sieci dróg turystycznych.

Wrogiem rowerzysty, który ma pozostać przez czas jakiś w naszym terenie, nie jest nawierzchnia szutrowa czyli np. utwardzona, retencyjna, droga wielofunkcyjna, w koszcie 130 tys. zł za kilometr ale błoto uniemożliwiające jazdę w czasie deszczu i trawa po piersi, czasem nasycona kleszczami, które - niezależnie od oceny powagi zagrożenia - jednak przenoszą groźne choroby, co jest potwierdzone przez statystyki. **Drogi polne wykluczają - z uwagi na niewiadomą pogody - planowanie aktywności rowerowej. Dlatego muszą być utwardzone albo traktowane wyłącznie jako fakultatywne uzupełnienie sieci dróg utwardzonych.** Kilometr drogi retencyjnej (z rowem retencyjnym, skośnospływami i mijankami, o szerokości 3 m) kosztuje na dziś 130 tys. zł. Takie drogi - z koniecznym komponentem retencyjnym - są dziś wspierane finansowo. I kilkadziesiąt pętli w takim standardzie, również dla pojazdów rolniczych, w gminach powstanie, bo to jest ważny punkt zgodności interesów rekreacji i turystyki z rolnictwem i potrzebami lokalnych mieszkańców, którzy są - oni, ci mieszkańcy - gospodarzami na swoim terenie (a nie turyści, rowerzyści, narciarze ani piechurzy). Miejmy również świadomość, że bardziej tych pętli potrzebują przyjezdni niż miejscowi - chyba że rekreacja, turystyka i przemysł edukacyjno-wychowawczy

staną się podstawową branżą lokalnej gospodarki. Wtedy wszyscy, tak samo, tych dróg będziemy potrzebowali. **Pętle na planie plastra miodu są potrzebne** po to, by zatrzymywać gości co najmniej na kilka dni a nie wytworzyć jedynie magistralę, która szybko przepuści przez siebie, m.in. rowerzystów czyniąc z nich "**przejezdnych tranzytowców" zamiast prawdziwych gości**, którzy są podstawą autonomii finansowej przemysłu edukacyjno-wychowawczego i również zwyczajnej branży turystycznej.

Lokalne działanie gmin jest na tyle silnym wsparciem dla Rowerstrady (gdyby została ona skierowana po prostej przez Jasło - Krosno - Sanok albo z Krempnej przez Jaśliska do Komańczy, to chyba nikt nie sądzi, że byłaby wsparta przez 15 - 20 pominiętych, takim przebiegiem, samorządów), że wierzę, iż ona powstanie. Również dlatego, że poszczególne gminy już rozpoczną a właściwie rozpoczęły działania planistyczne, w sferze dokumentacji i wywieranie presji - w sferze źródeł finansowania. Bo robią to we wspólnym celu ale każda aby działać nie potrzebuje najpierw skrzykiwać się z innymi. Dziś może już na pewniaka działać indywidualnie. Będą więc tworzone fakty. Natomiast poszukiwanie inwestycji centralnej skutkowałoby fazami wzmożenia presji i obietnic a później długimi okresami całkowitego zastoju pomiędzy kampaniami wyborczymi i tak by sobie płynął czas. Również na ustawicznej konkurencji o przebieg (projektowanie, wykonawstwo) wielkiej, wyimaginowanej, centralnej inwestycji. Myśl jest globalna - Rowerstrada - ale skuteczne urzeczywistnienie wyjdzie tylko wtedy gdy będzie lokalne.

Rowerstrada wpada w ucho (a tym bardziej Rowerstrada Solina - Zakopane) jednak nazwa urzędowa: Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne jest szersza, bardziej adekwatna do struktury całego przedsięwzięcia i wciąga do działania znacznie szersze środowisko, w interesie którego jest to przedsięwzięcie prowadzone. Przede wszystkim mieszkańców i wybranych przez nich, w czytelnych, większościowych wyborach, wójtów i burmistrzów (ale również starostów i nadleśniczych). W tym kontekście warto bardzo uważnie przeczytać samą Deklarację oraz tytuł Mapy.

Moim zdaniem warto myśleć o mądrych, sprytnych, wykorzystujących teren, lokalnych pętlach oraz o dokładnym przebiegu łączników z miast i stolic gmin (Bo nie jest łatwo wykoncypować pętlę, która musi - w dzisiejszej dobie - minimalizować podjazdy a będzie i widokowa, i ciekawa w sensie przyrodniczym i kulturalno-historycznym oraz "sportowym".)

Na pewno bardzo ważnym zagadnieniem jest walka z wandalizmem motoryzacyjnym - który skutecznie zniechęca nie tylko do jazdy na rowerze ale - moim zdaniem - dyskwalifikuje obszary, gdzie jest nagminny, z punktu widzenia turystyki rodzinnej. Uwaga: często naprawa nawierzchni rodzi potężny problem piractwa motoryzacyjnego (przykładem jest spór intelektualny dotyczący wyremontowanego odcinka drogi "przyrodniczej" (to moje określenie) z Krempnej do Ożennej).

Wreszcie ogromne znaczenie ma edukacja, promocja i animacja jazdy rowerem i w ogóle ambitnej turystyki i aktywnego stylu życia. Nie na pokaz do Facebooka ale prawdziwie. I to w tym właśnie zakresie wyzwanie będzie największe.

Bogusław Szweda, lipiec 2020