

Zgoda społeczna na ograniczenie ruchu samochodowego do najcenniejszych przyrodniczo obszarów na przykładzie Ojcowskiego Parku Narodowego

Hanna Prószyńska-Bordas

Streszczenie. Zdecydowana większość odwiedzających przybywa do Ojcowskiego Parku Narodowego samochodem osobowym. Artykuł ma na celu zebranie opinii odwiedzających w kwestii ograniczenia ruchu samochodowego i parkowania w Dolinie Prądnika oraz upowszechnienia alternatywnych sposobów dotarcia turystów do centrum doliny. Kwestia ograniczenia dojazdu i parkowania prywatnych samochodów w Dolinie Prądnika podzieliła populację odwiedzających na zwolenników (49%) i przeciwników (33%), tylko 18% nie miało wyrobionego zdania na ten temat. Pomysł ograniczenia dojazdu samochodem uzyskał największe poparcie wśród rowerzystów (68%). Wśród zmotoryzowanych za ograniczeniem dojazdu było 43%, przeciwko 38%. Ponad połowa respondentów (58%) jest za wprowadzeniem zbiorowej komunikacji wahadłowej, która dowoziłaby turystów z wyznaczonych parkingów do określonych miejsc w parku, przy czym za komunikacją wahadłową wypowiedziała się większość osób niezmotoryzowanych (64%). Ewentualnym krokiem podjętym w celu uporządkowania ruchu samochodów do najcenniejszych miejsc powinna towarzyszyć dodatkowa kampania edukacyjna, szczególnie skierowana do młodego pokolenia.

Słowa kluczowe: parki narodowe, transport, ekologia, ekoturystyka

Abstract. Social consent for the limitation of car traffic to the vulnerable natural areas in the example of the Ojców National Park. The vast majority of visitors come to the Ojców National Park by car, causing traffic jams during weekends and holidays. The aim of the work is to analyze the opinions of visitors in terms of reducing car traffic and avoiding parking in the centre of the park. The idea of further restriction of the accessibility of visitors' cars in the Valley of Prądnik in Ojców divided the population into supporters (49%) and opponents (33%), 18% had no opinion on this subject. The idea of reducing car travel has got the greatest support among non-motorized (64%) and older generation (66%). Among the car travelers 43% were for and 38% were against. In addition, more than half of all respondents (58%) support the idea of the alternative ways (shuttle transport) of getting visitors to the center of the valley from the designated car parks. The efforts to reduce traffic congestion in vulnerable natural sites should be accompanied by educational campaign, particularly aimed at the younger generation.

Keywords: national parks, transport, ecology, ecotourism

Wprowadzenie

Po okresie zachwyty społeczeństwa możliwościami rozwoju motoryzacji aktualności nabrała problematyka zrównoważonego transportu osób i dóbr (Litman i Burwell 2006). W przypadku przewozu osób chodzi o taką jego organizację, by transport był jak najmniej uciążliwy dla środowiska, a ludziom zapewniał akceptowalną jakość. Konieczne są zmiany w ramach wprowadzania polityki zrównoważonej mobilności (Utrzymać Europę w ruchu 2006). Wymaga to zmian organizacyjnych (odpowiedni, dofinansowany transport publiczny, bezpieczne drogi rowerowe), a także zmiany nawyków społeczeństwa. Współcześni kierowcy, dysponując samochodami, nie są zdecydowani do zmiany nawyku korzystania z samochodu na korzyść transportu zbiorowego czy roweru (Ericsson i Forwarda 2011). Łagodne środki perswazji, organizowanie Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu czy „dnia bez samochodu” (www.dbs.um.warszawa.pl), „ride-sharing” (wspólna jazda jednym pojazdem zamiast kilkoma) oraz szeroko pojęta edukacja ekologiczna przyczyniają się do zmian postaw, jednak nie wystarcza to do uzyskania istotnej poprawy sytuacji na drogach i ulicach. Znaczenie skuteczniejsze dla wyboru alternatywnych wobec samochodu środków transportu są bodźce ekonomiczne, czyli możliwość odbycia podróży w porównywalnym czasie i komforcie za niższą cenę (Loukopoulos et al. 2004).



Na obszarach cennych przyrodniczo i kulturowo wprowadzane są coraz radykalniejsze sposoby ograniczenia bądź całkowitego niedopuszczenia indywidualnego transportu zmotoryzowanego, który jest uciążliwy dla środowiska i zagraża migrującej faunie. Na obrzeżach obszarów chronionych budowane są pojemne parkingi, a odwiedzający docierają dalej do wnętrza (pieszo lub rowerem) lub są dowożeni różnymi środkami transportu zbiorowego (busami wahalowymi, wagonikami osobowymi tzw. ciuchcią, statkami białej floty) i pojazdami uznanymi za ekologiczne (wózki elektryczne, zaprzęgi konne, itp.). W niektórych parkach narodowych w Polsce można wypożyczyć rower. Generalnie jednak preferowane jest, by turyści poruszali się pieszo, gdyż ruch rowerów stanowi zagrożenie dla przyrody i innych użytkowników.

Stopień akceptacji przez turystów ograniczeń ruchu na obszarach cennych przyrodniczo zależy od wielu czynników zewnętrznych i wewnętrznych, m.in. cech osobowych, światopoglądu i kultury odwiedzających, szczególnie ich świadomości ekologicznej, która przejawia się w konkretnych postawach i przedkładaniu ochrony przyrody i dobra ogółu nad interesy partykularne i wygodę jednostki. Społeczeństwu wpajane są odpowiednio postawy poprzez edukację ekologiczną. Wychowanie młodzieży i dorosłych jest procesem złożonym i długotrwałym, który nie powinien przebiegać li tylko w warunkach kameralnych. Obszary chronione z założenia powinny stać się „poligonami” formowania postaw proekologicznych. Kształtowanie zachowań oraz świadomości i wrażliwości ekologicznej zarówno turystów jak i społeczności lokalnych oraz przekazanie społeczeństwu odpowiedniego wizerunku parku narodowego należy do podstawowych zadań edukacji prowadzonej w parkach narodowych (www.opn.pan.krakow.pl). W sytuacji obciążenia parków narodowych przez masowy ruch turystyczny, wpływ edukacyjny na odwiedzających sprowadza się do wymuszania przestrzegania przez nich rozmaitych zakazów i nakazów. W stresujących sytuacjach nadmiernego nagromadzenia pojazdów kierowcy mogą ulegać owczemu pędowi i podążając za innymi pogłębiać zaistniały stan chaosu. Kierowcy, znalazłszy się w zatłoczonym miejscu, wykorzystują swój spryt i nie zawsze bacząc na przepisy, torują sobie drogę pośród swoistego dysonansu logistycznego, odczuwalnego na obszarach turystycznych w kulminacyjnych momentach sezonu turystycznego. Pozytywne, uporządkowane reakcje odwiedzających na ograniczenie ruchu pojazdów spalinowych mogą zaistnieć wtedy, gdy poniesione przez nich koszty finansowe, czasowe i przestrzenne skompensowane są przez dobrą organizację, komfort, porządek i bezpieczeństwo w fazie docierania do celu. Dalszej rekompensaty doświadczają turyści, gdy dotrą na miejsce. Mogą się wówczas przekonać o wyższej jakości pobytu w miejscu docelowym (cisza, lepszy wypoczynek, większe bezpieczeństwo) w warunkach limitowanego lub całkowicie wstrzymanego ruchu pojazdów spalinowych.

Problem transportu spalinowego w parkach narodowych

Do zasadniczych elementów atrakcyjności turystycznej obszaru, poza walorami i bazą recepcji ruchu turystycznego, należy dostępność komunikacyjna. Składa się na nią sieć dróg publicznych i wewnętrznych wraz z systemem szlaków turystycznych oraz zewnętrzny i wewnętrzny system środków i urządzeń transportowych (Lijewski et al. 2002). W parkach narodowych sieć dróg jest na ogół zaszczością, przemodelowaną w wyniku realizacji planów ochrony i zasad udostępnienia społeczeństwu. Niektóre z dróg dopuszczalne są do użytku publicznego na pewnych warunkach. Truizmem byłoby udowadniać negatywne skutki ruchu pojazdów spalinowych na środowisko przyrodnicze i przypominać o konieczności chronienia przed nim najcenniejszych fragmentów przyrody. Antropopresja ze strony ruchu drogowego jest zjawiskiem silnie sezonowym, a szczególnie dotyczy obszarów przyrodniczych położonych blisko aglomeracji miejskich, w zasięgu turystyki jednodniowej, kiedy głównym środkiem transportu jest samochód.

W parkach otwartych, do których wstęp jest niekontrolowany, a szczególnie tam, gdzie istnieje konieczność stworzenia dojazdu dla lokalnych mieszkańców, mimochodem otwiera się furtkę dla pojazdów obcych. Mimo zaangażowania służb parku i policji kontrolują nie sposób objąć całego obszaru chronionego a mandaty nie są skuteczne, gdyż ciągle pojawiają się nowi turyści, wjeżdżający i parkujący w miejscach niedozwolonych.

Problemy komunikacji w Ojcowskim Parku Narodowym

Ojcowski Park Narodowy (OPN), położony na północ od Krakowa, jest najmniejszym w Polsce parkiem narodowym. Chroni unikatowy krajobraz Doliny Prądnika, głęboko wciętej w Wyżynę Krakowsko-Częstochowską, wraz z rzeźbą krasową, bogatym światem roślinnym i zwierzęcym oraz cennymi obiektami kulturowymi (Klasa i Partyka 2008). Wyjątkowo atrakcyjna przyroda, uprzywilejowana pozycja parku w świadomości narodowej Polaków, a także bliskość dużych skupisk ludności i stosunkowo dobra dostępność komunikacyjna sprawiają, że cieszy się on niesłabnącą popularnością (Partyka 2002a, 2002b). Położenie parku w zasięgu interesów osadniczych aglomeracji krakowskiej, wybitna atrakcyjność turystyczno-rekreacyjna i przejawy antropopresji są realnym zagrożeniem dla tutejszego krajobrazu (Partyka 2006, Baranowska-Janota i Rozenau-Rybowicz 2006, Gradziński 2007). Już w latach 30. XX w. Władysław Szafer, inicjator prawnej ochrony Doliny Prądnika pisał: „... z troską i przerażeniem patrzy się dzisiaj w głąb uroczej i cichej niegdyś Doliny Ojcowskiej” (za: Lelek 2007). Obecnie liczba turystów odwiedzających park szacowana jest na 400 tys. rocznie, a frekwencja w dniach maksymalnego natężenia wynosi 5-6 tys. osób. Znacznie przekraczana jest chłonność turystyczna parku, określona na 800-1000 osób (Partyka 1987). Większość odwiedzających dociera do parku transportem spalinywym. Intensywny ruch turystyczny od kwietnia do początku listopada jest poważnym zagrożeniem dla przyrody parku (Zinko et al. 2007).

Według statystyk dyrekcji OPN liczba samochodów parkujących na parkingach sięga ponad 30 tys. pojazdów rocznie, sukcesywnie rośnie na skutek coraz powszechniejszej motoryzacji (ryc. 1). Rozkład liczby parkujących pojazdów na parkingu w Ojcowie przedstawiono na ryc. 2. Od chwili powstania OPN czyniono

wysiłek, by ograniczyć dojazd samochodów z turystami na dno Doliny Prądnika, projektując parkingi poza dolinę, na wierzchołwie (Czajowice, Złota Góra) i wyznaczając szlaki turystyczne prowadzące z parkingów do dna doliny (Niewalda i Bruzda 1965). W 1982 roku zamknięto ruch pojazdów spalinywych na drodze z Murowni do Bramy Krakowskiej (Lelek 2007). Droga ta, wyłożona kamienną kostką, z upływem lat nabrała charakteru zabytkowego, a dzięki wyjątkowym walorom widokowym przekształciła się w alternatywną trasę dotarcia do parku dla turystów niemotoryzowanych. Mimo wielu starań nie udało się jednak doprowadzić w OPN do radykalniejszego ograniczenia ruchu obcych pojazdów spalinywych. Plany budowy obwodnicy omijającej Dolinę Prądnika nie doznały się realizacji. Dyrekcja parku ma ograniczone możliwości powstrzymania napływu pojazdów samochodowych. Większość ruchu zmotoryzowanego dociera do Ojcowca z Krakowa i Śląska od zachodu, od strony drogi nr 94 Kraków-Olkusz. Do leżącego na dnie doliny Ojcowca dojeżdża się wygodną, dobrze utrzymaną drogą zahaczającą o wsie Saspów i Wola Kalinowska, po czym następuje stromy zjazd serpentyną. Na północ od wsi Ojców wiedzie ona dnem Doliny Prądnika, umożliwiając dojazd do drogi 773 prowadzącej z Sułozowej przez Pieskową Skałę do Skąły. Odcinek północny, mimo przechodzenia przez park narodowy, jest powszechnie dostępny, natomiast wjazd w kierunku południowym do wsi Ojców i dalej z biegiem doliny jest limitowany (wjeżdżać mogą miesz-



kańcy i ich goście). Zgodnie z planem udostępniania parku społeczeństwu na obszarze OPN i w jego otulinie utworzono dziewięć parkingów. Na dnie Doliny Prądnika wyznaczono publiczne miejsca parkingowe: w Ojcowie u podnóża zamku (70 miejsc parkingowych) a także w Pieskowej Skale pod zamkiem i przy Maczudzie Herkulesa. Miejsca postojowe przed Kaplicą na Wodzie mają służyć osobom uczestniczącym w liturgii. Parkują tu turyści, którzy nie chcą korzystać z płatnych parkingów lub nie znajdują na nich miejsca. Samochody turystów pozostawiane są też na prywatnych działkach, a także na obu poboczach szosy, utrudniając ruch pieszych i innych pojazdów. W piękny świąteczny dzień w sezonie turystycznym dochodzi do zatorów drogowych, co jest swoistym paradoksem, bo wnętrze parku narodowego powinno być miejscem spotkania człowieka z naturalnym środowiskiem a nie z najgorszymi przejawami współczesnej motoryzacji. Liczbę dni, kiedy występuje dezorganizacja ruchu, dyrekcja OPN szacuje na 35-40 w ciągu roku. Pod koniec roku szkolnego, gdy przyjeżdżają szkolne wycieczki autokarowe, brakuje miejsc na parkingu u stóp zamku w Ojcowie.

W OPN ograniczenie wjazdu samochodów turystów zostało częściowo wprowadzone w życie poprzez lokalizację parkingów na wyżynie ponad Doliną Prądnika. Parking w Czajowicach obsługuje odwiedzających Jaskinię Łokietka. Obszerny parking na Złotej Górze powstały w latach 70. XX w. jako część śmiałego planu deklamacji infrastruktury turystycznej Ojcowia (Niewalda i Bruzda 1965), dysponuje ok. 140 miejscami dla samochodów osobowych i 20 miejscami dla autobusów. Można tam wypożyczyć rower. Nie jest to rozwiązanie dla wszystkich, gdyż turystę czeka stromy zjazd na nieznanym wcześniej sprzęcie po uczęszczanej przez samochody drodze, a z podjazdem mogą być też kłopoty. Jest to usługa komercyjna, więc opłata za wypożyczenie roweru nie jest symboliczna. Komercyjne dorożki konne i wózki z napędem elektrycznym czekają na turystów już w samej dolinie, standardowo wykonując trasę z Ojcowia do Bramy Krakowskiej.

Komunikacja mikrobusowa istnieje, jednak kursy nie są zbyt częste, a obecny status powszechnej dostępności dna Doliny Prądnika na odcinku od Pieskowej Skały do ruin zamku w Ojcowie parku sprawia, że prywatnym przewodnikiem nie opłaca się mnożenie kursów. Chcąc w ciągu jednego dnia zwiedzić wszystkie najważniejsze atrakcje, turysta nie ma innego wyjścia jak zjechać do Doliny Prądnika samochodem. Sam przejazd samochodem czy motocyklem malowniczą trasą bywa również nie małą atrakcją turystyczną, stąd być może niektóre goszczące tu sporadycznie osoby, które nie przeżyły stresu związanego z „zakorkowaniem” parku samochodami, zachwycone przejazdem w scenarii białych ścian jaru, mogą czuć niechęć do wprowadzenia dodatkowych ograniczeń wjazdu.

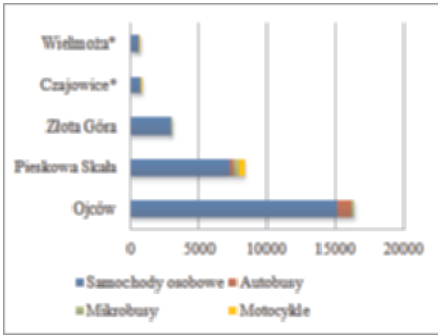
Cel pracy i metoda

Głównym celem pracy był sondaż wśród osób odwiedzających indywidualnie OPN czy opowiedzieliby się za zamknięciem Doliny Prądnika w Ojcowie dla ruchu samochodów i czy są zwolennikami komunikacji wahadłowej dowożącej turystów z parkingów położonych poza parkiem. Pośrednim celem pracy było zbadanie od jakich cech zależy ta opinia, będąca niejako miernikiem poziomu wrażliwości ekologicznej turystów. Sondaż opinii przeprowadzono anonimowo w sposób losowy w różnych miejscach OPN od czerwca do września 2008 r., w okresie, gdy nie było zatorów i przeciążenia ruchem samochodowym. Do analizy statystycznej wykorzystano program Statistica. Istotność związków statystycznych między zmiennymi zbadano z pomocą testu chi-kwadrat Pearsona, na poziomie $p=0,05$, w niektórych przypadkach na poziomie wyższym ($p=0,001$). W badaniu wzięło udział 521 osób, co stanowi około 0,1% rocznej frekwencji w parku, szacowanej na 400 tys. osób.

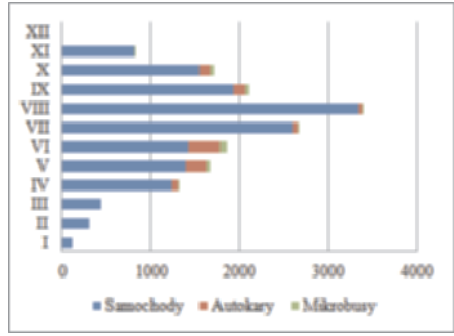
Wyniki

Wśród respondentów zaobserwowano nieistotną przewagę mężczyzn (51%). W badaniu odzwierciedliły się cechy demograficzne populacji biorącej udział w turystyce: duży udział ludności w wieku 18-40 lat i stopniowo zmniejszanie się udziału kolejnych kategorii wiekowych. Blisko dwie trzecie respondentów (63%) to osoby pracujące. Połowa ankietowanych posiadała wykształcenie wyższe (51%). Przeważa ruch rekreacyjno-turystyczny z najbliższej położonych ośrodków miejskich. Ponad jedna trzecia (36%) odwiedzających pochodziła z Krakowa. Spora część badanych (22%) pochodziła z województwa śląskiego, głównie z miast konurbacji górnośląskiej. Większość ankietowanych turystów indywidualnych przybyła w kilkusobowych grupach, ograniczonych liczbą miejsc w samochodzie. Również rowerzyści przyjeżdżali w niewielkich zespołach, co jest typowe dla tej formy turystyki. Przeważająca część odwiedzających (72%) w dniu badania przybyła samochodem. Popularnym środkiem transportu okazał się rower (15%). Korzystano również z komunikacji zbiorowej (8,4%), docierano też pieszo (3,5%), sporadycznie motocyklem. Większość to odwiedzający jednodniowi (73%).

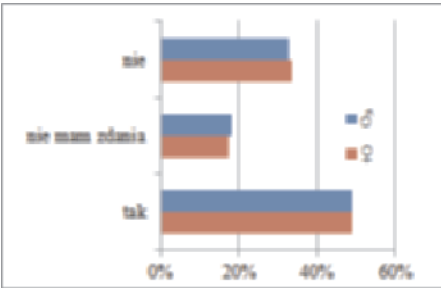
Odpowiedzi na pytanie: „Czy jest Pan/i za ograniczeniem dojazdu i parkowania samochodów w dolinie w Ojcowie?” w podziale na płeć zamieszczono na ryc. 3. Poparcie dla inicjatywy ograniczenia ruchu samochodowego wyraziła blisko połowa respondentów (49,2%), przy czym wyniki dla obu płci były jednakowe. Co



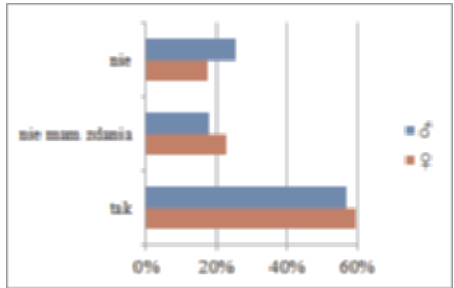
Ryc. 1. Liczba parkujących pojazdów na parkingach w OPN w 2010 r.; * - dane szacunkowe; źródło: OPN
Fig. 1. Number of motor vehicles using the car parks in the ONP in 2010; * - estimated data; source: ONP



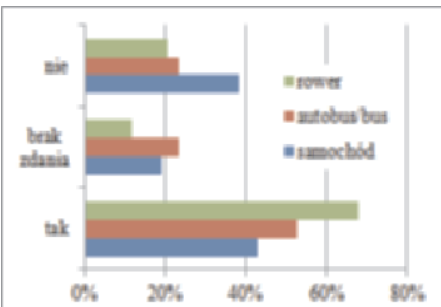
Ryc. 2. Pojazdy stacjonujące na parkingu w Ojcowie w 2010 r.; źródło: OPN
Fig. 2. Vehicles parking in the Ojców car park in 2010; source: ONP



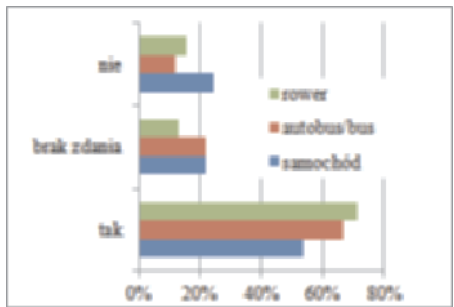
Ryc. 3. Czy jest Pan/i za ograniczeniem dojazdu i parkowania samochodów w Ojcowie? •ródło: badanie ankietowe
Fig. 3. Consent for the traffic limitation and parking of the vehicles in Ojców; source: poll survey



Ryc. 4. Czy jest Pan/i za stworzeniem komunikacji wahadłowej w OPN? •ródło: badanie ankietowe
Fig. 4. Are you for or against the shuttle transport in the ONP? Source: poll survey



Ryc. 5. Zgoda na ograniczenie ruchu pojazdów spalinyowych w Ojcowie według użytego środka transportu; źródło: badanie ankietowe
Fig. 5. Consent for the limitation of the car traffic in Ojców by the means of transport used by visitors; source: poll survey



Ryc. 5. Poparcie dla idei komunikacji wahadłowej w OPN według użytego środka transportu; źródło: badanie ankietowe
Fig. 5. Support for the idea of the shuttle transport in the ONP by the means of transport used by visitors; source: poll survey

trzeci respondent (33,2%) był przeciwny dalszemu ograniczeniu ruchu samochodowego. Spory odsetek nie miał zdania w tej kwestii (17,6%).

Opinię twierdzącą na pytanie „Czy jest Pan/i za stworzeniem zbiorowej komunikacji wahałdowej, by ograniczyć ruch pojazdów w OPN?” wyraziła ponad połowa respondentów (58,1%). Mężczyźni istotnie częściej niż kobiety (M 25,4%; K 17,5%) są nastawieni negatywnie wobec zbiorowej komunikacji wahałdowej (ryc. 4).

Ryciny 5 i 6 pokazują rozkład opinii w zależności użytego środka transportu (z pominięciem turystów pieszych, gdyż było ich zbyt mało). Rowerzyści są grupą najbardziej zdeterminowaną – najmniejszy jest wśród nich odsetek osób nie mających zdania. Są oni największymi „wrogami” samochodów w Ojcowie (67,9%) i najbardziej popierają propozycję komunikacji wahałdowej (71,4%). Turyści samochodowi zgodzili się na ograniczenia wjazdu w 42,9% i poparli komunikację wahałdową w 53,9%.

Podobne analizy dla pozostałych zmiennych pozwoliły na określenie sylwetki turysty popierającego dalsze ograniczenie wjazdu samochodów do Doliny Prądnika w Ojcowie. Jest to osoba przybyła samotnie (69%), niekorzystająca z transportu samochodowego (64%), rowerzysta (69%), w wieku ponad 50 lat (66%) lub na emeryturze (61%), zamieszkała w Krakowie (58%). Natomiast sylwetka turysty przeciwnego ograniczeniu ruchu samochodowego na tym obszarze to osoba mieszkająca w woj. śląskim (36%), osoba przybyła samochodem (43%). Płeć i wykształcenie nie były czynnikami istotnie różnicującymi opinie respondentów. Młodzież ucząca w porównaniu z dorosłymi częściej nie miała zdania, toteż jej poparcie dla ograniczenia ruchu samochodów (36%) jest istotnie mniejsze niż dorosłych (51%).

Stwierdzono istotne (na wysokim poziomie $p=0,001$) zróżnicowanie opinii na pytanie o ograniczenie ruchu samochodów między turystami zmotoryzowanymi a niezmotoryzowanymi. Warto też podkreślić, że połowa (51%) turystów zmotoryzowanych z Krakowa zgadza się na ograniczenie dojazdu i parkowania w Dolinie Prądnika w Ojcowie, podczas gdy turyści samochodowi innej proveniencji słabiej popierają pomysły tych ograniczeń (41%) – różnica istotna statystycznie na poziomie $p=0,1$.

Dyskusja i wnioski

Wyróżniki osób opowiadających się za ograniczeniem wjazdu samochodów to: niekorzystanie z samochodu podczas wycieczki, samotne jej odbywanie, dojrzały wiek, lokalność pochodzenia. Włączając nie zdecydowanych, można powiedzieć, że większość turystów nie zgłasza sprzeciwu wobec wprowadzenia ograniczeń dostępności Doliny Prądnika dla ruchu drogowego. Ojcowski Park Narodowy jest podmiejskim obszarem rekreacyjnym dla Krakowa, toteż dobrze o świadomości ekologicznej turystów zmotoryzowanych z Krakowa świadczy fakt, że co drugi z nich opowiedział się za ograniczeniem dojazdu samochodowego.

Ponad połowa odwiedzających poparła ideę zbiorowej komunikacji wahałdowej. Zapewne uruchomienie takiej komunikacji z położonych na obszarze parkingów do dna Doliny Prądnika jest wyjściem z trudnej sytuacji, szczególnie w okresach wzmożonego ruchu turystycznego. Spory odsetek osób nie mających zdania i osób sprzeciwiających się temu rozwiązaniu (szczególnie mężczyzn) wynika prawdopodobnie z niewiary w funkcjonalność takiej formy transportu. Tymczasem w innych krajach, w górskich warunkach (w Alpach, w Pirenejach, na górze Corcovado w Rio de Janeiro i innych) czy w sytuacji wielkiej popularności miejsca, np. Muru Hadriana w Wielkiej Brytanii (Guiver et al. 2008), taka komunikacja wahałdowa, której cena jest wliczona w cenę wstępu na obszar chroniony, funkcjonuje prawidłowo, pomagając w kontrolowaniu liczby osób znajdujących się na terenie.

Badanie opinii publicznej wykazało zróżnicowany poziom świadomości ekologicznej w społeczeństwie. Niewykluczone jest istnienie postaw egocentrycznych w obliczu zagrożenia przyrody Doliny Prądnika ruchem samochodowym. Szczególnie uderzającym wynikiem jest słabe rozeznanie idei ograniczenia wjazdu samochodów przez młodych turystów – uczniów. Świadczy to o nieskuteczności edukacji szkolnej w aspekcie kształtowania konkretnych życiowych przekonań i postaw proekologicznych.

Znaczny udział w dni wolne od pracy stanowią odwiedziny jednodniowe. Ludzie ci niekiedy pokonują wiele kilometrów w obie strony. Ci przyrośnięci niemal do kierownicy ludzie uprawiają w rzeczywistości turystykę motorową a nie przyrodniczą. Pobyt w parku narodowym jest paradoksalnie jedynie tylko przerywnikiem w podróży samochodem. Korzyść z takiego wyjazdu jest minimalna bądź pozorna, przy podjętym dużym wysiłku i wydatkach na transport. Tacy turyści śpieszą się, by jak najszybciej dotrzeć do atrakcyjnych miejsc. Pozostawienie samochodu z dala od celu wycieczki, dalsza wędrówka pieszo czy zmiana środka lokomocji na zbiorowy, jest sporym obciążeniem ich budżetu czasu. Nie należy się dziwić, że nie popierają idei ograniczenia motoryzacji w najmniejszym polskim parku narodowym.

Polityka jak najkrótszego przebywania w parkach narodowych tak, by nie powodować przeciążenia parku

ruchem turystycznym, nie może być rozwiązaniem algebraicznym. Wychowanie społeczeństwa do turystyki wymaga nauczania ludzi sztuki zwiedzania, aby dojazd nie pochłaniał 1/2 części czasu niezbędnego na wypoczynek i regenerację sił.

Dyrekcje parków narodowych, władze terenowe i inne podmioty (osoby prywatne, społeczności lokalne, instytucje, organizacje) powinny zdecydowanie łączyć wysiłki w celu równoważenia transportu turystów na zarządzanym obszarze. Aby zmienić wzorce turystyki i wypoczynku, należy kontynuować regularne i długofalowe oddziaływanie na ludzką świadomość, systematycznie oswajając ludzi z praktyką ochrony przyrody i dawać dobry przykład korzyści z życia w poszanowaniu natury.

Literatura

- Baranowska-Janota M., Rozenau-Rybowicz A. 2006. *Presja osadnicza zagrożeniem krajobrazu Ojcowskiego Parku Narodowego i jego otuliny*. Prądnik Prace i Materiały Muzeum im. Prof. Wł. Szafera 16, Ojców: 231-244.
- Eriksson L., Forwada S.E. 2011. *Is the intention to travel in a pro-environmental manner and the intention to use the car determined by different factors?* Transportation Research Part D: Transport and Environment 16, 5: 372-376.
- Gradziński M. 2007. *Przyroda nieożywiona Ojcowskiego Parku Narodowego – istniejące problemy badawcze, zagrożenia, problemy ochrony*. Prądnik Prace i Materiały Muzeum im. Prof. Wł. Szafera 17, Ojców: 33-42.
- Guiver J., Lumsdon, L., Weston R. 2008. *Traffic reduction at visitor attractions: the case of Hadrian's Wall*. Journal of Transport Geography 16, 2: 142-150.
- Lelek K. 2007. *Zmiany szlaków turystycznych w Ojcowskim Parku Narodowym w latach 1956-2006*. Prądnik Prace i Materiały Muzeum im. Prof. Wł. Szafera, Ojców 17: 249-262.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J. 2008. *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa.
- Litman T., Burwell D. 2006. *Issues in sustainable transportation*. Int. J. Global Environmental Issues 6, 4: 331-347.
- Loukopoulos P., Jakobsson C., Gärling T., Schneider C. M., Fujii S. 2004. *Car-user responses to travel demand management measures: goal setting and choice of adaptation alternatives*. Transportation Research Part D: Transport and Environment 9, 4: 263-280.
- Klasa A., Partyka J. (red.) 2008. *Monografia Ojcowskiego Parku Narodowego*. Wyd. OPN, Muzeum im. Prof. Wł. Szafera, Ojców.
- Niewalda W., Bruzda J. 1965. *Projekt ścieżki masowego ruchu turystycznego ze Złotej Góry do Parku Zamkowego*. Katedra Planowania Krajobrazu i Terenów Zielonych PK, Kraków (manuscript).
- Partyka J. 1987. *Problem turystyki w Ojcowskim Parku Narodowym*. W: Partyka J. (red.) *Ojcowski Park Narodowy – wybrane problemy i zadania*. Parki Narodowe i Rezerwaty Przyrody – 30-lecie Ojcowskiego Parku Narodowego, Białowieża-Ojców: 89-106.
- Partyka J. 2002a. *Ruch turystyczny w Ojcowskim Parku Narodowym*. W: J. Partyka (red.) *Użytkowanie turystyczne parków narodowych*. Wyd. Ojcowski Park Narodowy, Ojców: 303-314.
- Partyka J. 2002b. *Turystyka masowa w Ojcowskim Parku Narodowym*. Folia Turistica 12, Kraków: 67-75.
- Partyka J. 2006. *Aktualne problemy Ojcowskiego Parku Narodowego i jego strefy ochronnej*. Kwartalnik Turystyczny W górach 4 (10): 14-16.
- Zinko J., Błagodyr S., Sirenko I., Partyka J., Głanowski J. 2007. *Ocena oddziaływania ruchu turystycznego na środowisko Ojcowskiego Parku Narodowego*. Prądnik Prace i Materiały Muzeum im. Prof. Wł. Szafera 17, Ojców: 241-248.

Hanna Prószyńska-Bordas
Wydział Turystyki i Rekreacji
Akademia Wychowania Fizycznego
Warszawa
hanna.bordas@awf.edu.pl