

**Marek ZAGROBA**

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski  
Olsztyn, Polska  
e-mail: [mazag@uwm.edu.pl](mailto:mazag@uwm.edu.pl)

## HISTORYCZNE OŚRODKI MIEJSKIE WARMII I MAZUR JAKO TURYSTYCZNE ZAPLECZE FUNKCJONOWANIA LOKALNYCH SZLAKÓW KOMUNIKACYJNYCH – WODNYCH, KOLEJOWYCH I KOŁOWYCH

*słowa kluczowe:* Warmia i Mazury, szlaki komunikacyjne, turystyka, historyczne ośrodki miejskie.

### WSTĘP

Region Warmii i Mazur postrzegany jest jako jeden z najbardziej wymagających dynamicznego rozwoju pod kątem przestrzennym, gospodarczym i społecznym. Tworzenie możliwości rozwojowych w oparciu o wykorzystanie dla celów turystycznych przyrodniczych walorów regionu, stanowi realizację wizji rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego. Wizja ta jest najważniejszym celem strategicznym zawartym w „Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020”. Zdecydowało o tym położenie na obszarach o wybitnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych. Według Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, problem zrównoważonego rozwoju wydaje się bardziej złożony i trudny, tereny bowiem północno-wschodniej i wschodniej Polski należą do strefy określanej jako obszar opóźnienia cywilizacyjnego.

W przytoczonej strategii turystykę określono jako główne koło zamachowe gospodarki regionu (*Strategia Rozwoju Społeczno...*, 2005). Jego walorem są takie okoliczności jak: niski stopień zaludnienia, nieskażona przyroda, bogactwo i różnorodność kulturowa uwarunkowana doświadczeniem historycznym. Ponadto województwo zalicza się obecnie do obszaru Pierścienia Morza Bałtyckiego, co wprowadza je potencjalnie w krąg gospodarczych zainteresowań państw sąsiednich.

Ta charakterystyka wymaga podjęcia działań, mających na celu dynamizację rozwoju społeczno-gospodarczego regionu w oparciu o jego potencjał przyrodniczy i kulturowy. Dotychczasowe opracowania z zakresu planowania przestrzennego związane z funkcją turystyczno-rekreacyjną traktowały w sposób wycinkowy zagadnienia przestrzenne i nie ujmowały kompleksowo wzajemnego związku pomiędzy dawnymi drogami kołowymi, wodnymi i kolejowymi w aspekcie ich rewitalizacji. Takie podejście do tej problematyki w dużym stopniu przyczyni się do turystycznej aktywizacji ośrodków miejskich zlokalizowanych w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych.

Turystyczny potencjał regionu związany jest z wieloma funkcjonującymi obiektami o szerokim polu oddziaływania na różne strefy sektora turystycznego. Niestety w wielu przypadkach potencjał ten nie jest do końca lub w sposób należyty wykorzystany. Mając na myśli szlaki komunikacji wodnej (ściśle powiązanej z kołową i kolejową), możemy mówić o przykładach zarówno naturalnych jak również zorganizowanych przez człowieka. To właśnie te drugie ze względu na charakter funkcjonowania, mają rozbudowany system różnych powiązań. Za przykład posłużyć mogą szlaki wodne, jakich wiele w regionie, np. Kanał Ostródzko-Elbląski czy Kanał Mazurski. Ze względu na zasięg mają one zbliżoną do siebie problematykę, której nie sposób szczegółowo przedstawić w jednym opracowaniu. Wymaga to każdorazowo indywidualnych badań. W związku z tym celem niniejszej pracy jest przedstawienie problemu oddziaływania turystyki na aktywizację regionu, której brak odczuwa wiele historycznych miast Warmii i Mazur. Szeroko pojęta rewitalizacja jako metoda działań z pewnością wpłynęłaby na pozytywne przemiany przestrzenne i gospodarczo-społeczne tych ośrodków.

## **LOKALNE SZLAKI KOMUNIKACYJNE WARMII I MAZUR – POWIĄZANIA I ODDZIAŁYWANIE**

Województwo warmińsko-mazurskie położone w północno-wschodniej części Polski, czwarte co do wielkości, o najniższej gęstości zaludnienia, jest jednym z pięciu tworzących zaniedbaną gospodarczo tzw. Ścianę Wschodnią naszego kraju. Bogactwo i różnorodność środowiska kulturowego i przyrodniczego powodują, że blisko połowa obszaru województwa objęta jest wybraną formą ochrony (powyżej 44,5% pow. województwa), co więcej znajduje się ono w większości w zasięgu ponadregionalnych – krajowych i europejskich systemów wielkoobszarowej ochrony przyrody, krajobrazu lub środowiska. Mała dostępność przestrzenna regionu (słabo rozwinięta sieć infrastruktury komunikacyjnej o zasięgu ponadregionalnym) powoduje, że województwo staje się coraz mniej konkurencyjne wobec innych regionów Polski (*Strategia rozwoju...*, 2001).

Na atrakcyjność regionu składają się: czyste środowisko, intensywne zalesienie, bogaty układ hydrograficzny łączący jeziora i rzeki we wspólne ciągi akwenów

wodnych, gęsta sieć dróg komunikacji kołowej i pozostałości po lokalnej sieci komunikacji kolejowej. Tej ostatniej towarzyszą liczne jeszcze kamienne budowle drogowe i nieczynne już i często opuszczone stare stacyjki kolejowe o interesujących często walorach architektonicznych.

Wobec wymienionych walorów uzasadnione wydaje się pytanie badawcze o możliwość rewitalizacji szlaków wodnych i ich funkcjonalnego powiązania z istniejącą infrastrukturą komunikacji kołowej i kolejowej z równoczesnym uwzględnieniem aktywizacji historycznych ośrodków miejskich, położonych w ich sąsiedztwie. Kanały wodne, o których mowa należą do ciekawych obiektów hydrotechnicznych, obfitujących w oryginalne rozwiązania techniczne, wspaniale wkomponowane w środowisko naturalne. Przykładem może być Kanał Mazurski, który jak dotąd niestety nie stał się zbyt popularnym celem wycieczek. Przyczyna wydaje się być prosta i bynajmniej nie pozbawiona szans pozytywnego rozwiązania – kanał przebiega z dala od popularnych tras turystycznych na Mazurach, nie jest spławny a na piesze wędrówki zbyt długi (*Kanał Mazurski...*, 2004). Do tego obiekt pozbawiony jest infrastruktury umożliwiającej uprawianie turystyki rowerowej czy samochodowej, do czego świetnie by się nadawał. Dla miejscowości położonych w sąsiedztwie kanału, wobec obecnej sytuacji gospodarczej regionu, działania takie mogą mieć istotne znaczenie. Przykład ten jest wystarczającym dowodem na to, jak ważne w rozwoju turystyki jest wzajemne powiązanie lub uzupełnianie się różnych czynników, np. infrastruktura techniczna, lokalne formy aktywizacji, baza noclegowa itp.

Dużo bardziej skomplikowanym przykładem (ze względu na skalę, zasięg, oddziaływanie), lecz dotyczącym tej samej problematyki, jest funkcjonowanie Kanału Ostródzko-Elbląskiego.

Kanał jest unikalnym systemem wodnym, jaki łączy kilka mazurskich jezior z Zalewem Wiślanym. Ten światowej klasy zabytek sztuki hydrotechnicznej zaprojektowany został przez holenderskiego inżyniera Jakoba Geорга Steenke na początku XIX w. w celu gospodarczego połączenia wodnego Prus Wschodnich z Bałtykiem. Jego budowa trwała jedynie osiem lat a oryginalność objawia się m.in. w pokonywaniu 100-metrowej, prawie naturalnie występującej w tym regionie różnicy poziomów wody przy pomocy systemu śluz i pochylni. Są one szynowymi urządzeniami wyciągowymi napędzanymi mechanicznie siłą przepływu wody.

Funkcjonowanie kanału możliwe jest dzięki różnym budowlom kanałowym. Należą do nich: śluzy, jazy piętrzące, wrota ochronne, kanały robocze wzdłuż pochylni a także budynki techniczne i budowle komunikacyjne. Zachowane obiekty inżynierskie, pozostające reliktem techniki XIX w., podnoszą bez wątpienia atrakcyjność kanału, nie rozwiązując niestety jego problemów. Jednym z nich jest wielogodzinny rejs pozbawiony elementów uzupełniających. Mogłoby to być przecież łączenie różnych form turystyki, wprowadzających jakieś atrakcje (jazda konna, wizyta w parku dzikich zwierząt itp.).

Rozbudowa bazy turystycznej w oparciu o powiązania szlaków komunikacji wodnej, kołowej i kolejowej wiąże się z rozwojem miast położonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie (Frombork, Ostróda, Morąg, Pasłęk, Zalewo, Miłomłyn, Małdyty, Elbląg). Z pewnością funkcjonowanie kanału będzie oddziaływać na wiele historycznych miast regionu, ale czy pozytywnie i wystarczająco.

Aktywizacja turystyczna historycznych miast Warmii i Mazur jest wobec ich walorów wielką szansą na zachowanie ubożającego stanu dziedzictwa kulturowego. Wymaga to dokonania wielu analiz w toku badań stanu istniejącego infrastruktury komunikacyjnej, co pozwoli wyłonić główne problemy funkcjonalne, ocenić stan techniczny obiektów infrastruktury oraz pozostałości po dawnych szlakach. Wyniki te będą niezwykle istotne dla budowy programów rewitalizacji, tj. pozytywnych rozwiązań na rzecz rozwoju przestrzennego, gospodarczego i społecznego. Zwiększenia oferty turystycznej z wykorzystaniem ośrodków miejskich jako nośnika zachowanego dziedzictwa kulturowego ma szczególne znaczenie pod kątem całorocznej (w zasadzie obecnie nie występującej) aktywizacji turystycznej regionu.

Określenie korzyści i skutków programów rewitalizacji miast zasługuje na pozyskiwanie środków z funduszy strukturalnych przeznaczonych na programy rozwoju regionalnego.

## **USTALENIA I WNIOSKI BADAWCZE**

Powiązanie elementów infrastruktury komunikacyjnej (wodnej, kołowej i kolejowej) z historycznymi miastami regionu jest zagadnieniem trudnym, wychodzącym poza ramy problemów funkcjonalno-technicznych urządzeń i budowli inżynierskich. Szerszy kontekst dotyczy aspektów kompozycyjno-przestrzennych oraz gospodarczo-społecznych zawartych w programach rewitalizacji. Programy te dają możliwość oceny szans na podjęcie działań, zdiagnozowania zagrożeń wynikających z braku kompleksowego podejścia do problemu (np. niepożądane zjawiska niedoinwestowania i przeinwestowania zaplecza turystycznego) oraz sformułowania zaleceń związanych z naprawą (Kanał Mazurski) lub poprawą funkcjonowania atrakcyjnych szlaków komunikacyjnych i ich otoczenia (Kosiński, 2000). Ma to duże znaczenie dla ośrodków miejskich. Zła na ogół sytuacja gospodarczo-społeczna (bezrobocie, wyludnienie) negatywnie przekłada się na wymiar przestrzenny historycznych zespołów staromiejskich.

Podjęte w pracy zagadnienie funkcjonalnego powiązania szlaków wodnych z istniejącą infrastrukturą komunikacji kołowej i kolejowej z równoczesnym uwzględnieniem aktywizacji historycznych ośrodków miejskich, jest zgodne z polityką gospodarczą władz województwa. Wielowątkowe podejście do tej tematyki może przynieść wymierne korzyści regionowi, którego naturalne potencjały nie są w pełni wykorzystywane. Ważniejszymi korzyściami okazać się mogą:

- renowacja i modernizacja obiektów zaliczanych do najcenniejszych elementów dziedzictwa narodowego (kontrolowany rozwój istniejących zasobów naturalnych i ochrona wielowiekowego dziedzictwa kulturowego regionu jest obecnie synonimem wysokiej jakości produktu turystycznego),
- rewaloryzacja terenów objętych działaniami w zakresie przyrodniczym i architektury krajobrazu,
- rewaloryzacja i poszerzenie sieci komunikacyjnej będącej osnową obszaru niewykorzystanego dostatecznie pod względem dochodowej turystyki,
- ożywienie gospodarczo-społeczne w historycznych miastach regionu, składające się na jakość wymiaru przestrzeni (zespoły staromiejskie),
- aktywizacja zawodowa dużej liczby osób pozostających bez pracy (w tym ludzi młodych),
- impuls do rozwoju sfer towarzyszących turystyce: gastronomii, rozrywki, kultury, a więc generowanie nowych miejsc pracy,
- wzrost poczucia tożsamości regionalnej.

## LITERATURA

*Kanał Mazurski. Studium możliwości rozwoju turystyki, oprac. Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Olsztyn 2004, s. 96-97.*

Kosiński W., 2000: Aktywizacja turystyczna małych miast. Aspekty architektoniczno-krajobrazowe, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 314-315.

*Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, Olsztyn 2005, s. 29-31.*

*Strategia rozwoju turystyki w województwie warmińsko-mazurskim, Olsztyn 2001, s. 25-27.*

## SUMMARY

### **HISTORICAL TOWNS IN WARMIA AND MAZURY AS TOURIST BASE OF FUNCTIONAL LOCAL COMMUNICATIONS LANES – WATER, RAILWAY AND WHEELED**

The region of Warmia and Mazury need the dynamic progress in the spatial, economic and social aspect. The creation possibility of the progress with use the tourist and natural values of the region is the view of Warmia and Mazury province. This issues is one of strategic effect enclosed in "Strategic of the economic and social progress of Warmia and Mazury province till 2020 year".

Previous study of spatial planning in different means solved spatial issues, very often without connection between spatial of towns and functional local communications lanes – water, railway and wheeled.

The complexity of issues is relation of different functional and progress aspect of towns. This is spatial, economic and social issues enclosed in the revitalization program. Such actions are needed in the majority of the small towns of the region Warmia and Mazury.