

Prądnik. Prace Muz. Szafera	28	231–244	2018
-----------------------------	----	---------	------

JÓZEF PARTYKA

Ojcowski Park Narodowy
Ojców 9, 32–045 Sułoszowa
jozef_partyka@poczta.onet.pl

**TURYSTYKA W OJCOWSKIM PARKU NARODOWYM.
PROBLEMY, GRANICE UDOSTĘPNIANIA, DYLEMATY¹**

**Tourism in the Ojców National Park
– problems, access restrictions, dilemmas**

Abstract. The study presents the problems posed by tourist traffic in the Ojców National Park, trying to define the limits of access to the Park area and related dilemmas. What was used in the work are the current published materials and data on the attendance of visitors to the main Park objects. The work presents the author's own observations made in nearly 50 years and his comments on possible solutions to problems related to the tourist use of the protected area.

Słowa kluczowe: accessibility for tourism, Ojców National Park, analysis of archival materials

WSTĘP

Turystyka jako gałąź gospodarki narodowej i zarazem zjawisko masowe dotyczy na ogół terenów najbardziej atrakcyjnych pod względem kulturowym, przyrodniczym i krajobrazowym. Ze względu na wybitne wartości przyrodnicze są one często objęte różnymi formami ochrony, wśród których najwyższy status mają parki narodowe. Objęcie ochroną prawną jakiegoś obiektu, a zwłaszcza utworzenie nowego parku narodowego zwiększa liczbę odwiedzających i zakres penetracji jego obszaru w celach poznawczych i wypoczynkowych. Konsekwencją tego, na terenach szczególnie atrakcyjnych, jest często nadmierna liczba turystów, przekraczająca dopuszczalną przepustowość szlaków, wymuszająca tworzenie i rozbudowę niezbędnej infrastruktury turystycznej (Partyka 2010c). Z drugiej strony udostępnianie tych obszarów w celach turystycznych wpływa na poprawę ich kondycji finansowej oraz przynosi konkretne efekty ekonomiczne także lokalnym społecznościom. Powstaje więc dylemat – jak dalece można eksploatować obszary chronione by nie narażać ich na utratę walorów przyrodniczych i kulturowych, a przy tym zapewnić im w miarę stabilny i łatwy do przewidywania sposób finansowania ich działalności.

¹ Niniejszy tekst jest przeredagowaną wersją referatu wygłoszonego na konferencji naukowej: „Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki” organizowanej przez Katedrę Turystyki i Rekreacji Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu w dniach 27–28 listopada 2018 r.

Jednym z takich obiektów jest Ojcowski Park Narodowy (OPN), najmniejszy w Polsce, różnorodny pod względem przyrodniczym, krajobrazowym i kulturowym lecz poddany nadmiernej eksploatacji turystycznej, w tym głównie przez ruch pojazdów mechanicznych. Leży w sąsiedztwie miasta Krakowa i Śląska skąd przybywa tu około 55% turystów, a niespełna 45% z pozostałych rejonów Polski (Sala 2008). Odsetek turystów z zagranicy jest minimalny (około 1%), jednakże ostatnio zauważa się większe zainteresowanie cudzoziemców tym terenem, którzy korzystają często z komunikacji zbiorowej mimo bardzo słabych połączeń autobusowych z Krakowem.

W niniejszym opracowaniu przedstawiono ważniejsze problemy i dylematy związane z turystycznym udostępnianiem Ojcowskiego Parku Narodowego dla turystyki. Ta forma eksploracji jego obszaru jest z pewnością dyskusyjna, od dawna wzbudza kontrowersje, a nawet emocje. Wobec dużych problemów finansowych jakie dotyczą ten park narodowy będzie nadal istniała potrzeba ich rozwiązywania przez udostępnianie turystyczne, wprowadzanie dalszych udogodnień i inwestycji niezbędnych dla dużej liczby zwiedzających i rosnącego ruchu samochodowego.

Na temat turystyki w parkach narodowych, w tym także w Ojcowskim Parku Narodowym, jej wielkości, struktury i związanych z tym problemów powstało wiele różnych opracowań, z których tu wymieniono jedynie kilka ważniejszych zawierających niezbędne informacje dotyczące tej formy ochrony przyrody w Polsce, które wiążą się z tematem opracowania (m.in. Hibszer, Partyka 2009; Hurkała 2008; Klasa, Sołtys-Lelek 2013; Kolańska 2010; Partyka 2000, 2002, 2008, 2010a, 2010b, 2015; Sala 2008).

W niniejszej pracy wykorzystano dotychczasowe materiały publikowane i dane dotyczące frekwencji zwiedzających główne obiekty Parku (tj. jaskinie: Łokietka i Ciemną, zamek w Pieskowej Skale, pozostałości zamku w Ojcowie, ekspozycję przyrodniczą OPN) i liczby parkujących pojazdów. Przedstawiono również własne spostrzeżenia autora dokonywane w ciągu niespełna 50 lat i jego uwagi na temat ewentualnych możliwości rozwiązywania problemów związanych z turystycznym użytkowaniem, zwłaszcza z ruchem samochodowym i możliwościami jego ograniczania.

FUNKCJA TURYSTYCZNA PARKÓW NARODOWYCH I JEJ KONSEKWENCJE

Ochrona parków narodowych powinna polegać na przestrzeganiu zasady, że zadania ochrony przyrody na obszarze **parku narodowego** mają pierwszeństwo przed wszelkimi innymi oraz na wykonywaniu rozlicznych czynności konserwacyjnych i ochronnych ujętych w planie ochrony lub w tzw. zadaniach ochronnych². Obszar parku powinien służyć

² Zastrzeżenie takie znajdowało się w ustawie o ochronie przyrody z 1991 r., które mimo ogólnego sformułowania było dość skutecznym argumentem w dyskusjach nad planami zagospodarowania przestrzennego gmin czy poszczególnych wsi; w następnych, wielokrotnych nowelizacjach ustawy usunięto je wprowadzając zapis o możliwości zmniejszania powierzchni parku narodowego lub nawet jego likwidacji w przypadku bezpowrotnej utraty walorów przyrodniczych lub kulturowych. Stwarza to dowolność interpretacji zakresu i wielkości utraty walorów parku narodowego. W skrajnych sytuacjach gdyby np. wskutek naturalnych procesów runęła Maczuga Herkulesa czy jedna z kolumn Krakowskiej Bramy, niektóre lobby mogłyby to uznać za wystarczającą „utrata” waloru krajobrazowego Doliny Prądnika i dążyć – jeżeli do nie likwidacji to przynajmniej do weryfikacji granic OPN, tak bardzo oczekiwanej przez różne środowiska, o czym autor przekonywał się niejednokrotnie w czasie spotkań z lokalnymi społecznościami dot. planu ochrony OPN, tzw. warunków zabudowy, zgłaszania licznych propozycji zamiany gruntów rolnych na budowlane, zwłaszcza w strefie ochronnej OPN.

przede wszystkim celom naukowo-badawczym i edukacyjnym oraz udostępnianiu do zwiedzania lecz pod pewnymi warunkami; może zatem służyć także turystyce ale w sposób nie wywołujący szkód w przyrodzie.

Polskie parki narodowe to z reguły obiekty o stosunkowo niedużej powierzchni; średnia wielkość parku narodowego w Polsce wynosi 13,8 tys. ha. Udostępnianie dla turystyki jest jednym z ich statutowych celów, dlatego są przedmiotem zainteresowania zwiedzających i tym samym w różnym stopniu poddane turystycznej presji. Różna jest wielkość frekwencji turystów i stan zagospodarowania parków narodowych. W ciągu jednego roku do parków przybywa około 11 mln osób, głównie w sezonie turystycznym trwającym z reguły od maja do października, z wyjątkiem parków Tatrzańskiego i Karkonoskiego, które są również odwiedzane w zimie (narcciarstwo). Frekwencja zwiedzających jest bardzo zróżnicowana i wynosi od kilku tysięcy do ponad 2 mln osób rocznie. Największą frekwencję mają dwa parki górskie: Tatrzański (2,2 mln) i Karkonoski (2 mln), jeden park nadmorski – Woliński (1,5 mln) oraz parki leżące w sąsiedztwie dużych miast – Kampinoski w pobliżu Warszawy (1 mln) i Wielkopolski koło Poznania (1,2 mln) i Ojcowski pod Krakowem (niespełna 0,5 mln). Najmniejszą liczbę zwiedzających notują parki utworzone stosunkowo niedawno (Narwiański – 6 tys.; Ujście Warty – 20 tys.), chociaż zauważa się wzrost turystycznego zainteresowania ich walorami przyrodniczymi (Partyka 2002, 2010b, 2015).

Polskie parki narodowe są dostępne do zwiedzania na warunkach określonych w rocznych (lub kilkuletnich) zadaniach ochronnych (Partyka 2016). Precyzują je także regulaminy dla zwiedzających wydawane przez dyrekcje parków. Przepisy te wynikają z obowiązującej ustawy o ochronie przyrody (Dziennik Ustaw RP, 2004, nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) i rozporządzeń Rady Ministrów wydawanych dla każdego parku narodowego.

W Ojcowskim Parku Narodowym najczęściej zwiedzanymi obiektami są: Jaskinia Łokietka i Ciemna, zamek w Pieskowej Skale i pozostałości zamku w Ojcowie oraz ekspozycja przyrodnicza w Muzeum im. Prof. Wł. Szafera (tab. 1). Do miejsc o największej koncentracji zwiedzających OPN należy centrum Ojcowia – rejon dawnego Parku Zdrojowego, Pieskowa Skała i dwa szlaki piesze do Jaskini Łokietka – jeden od strony pstrągarni w Ojcowie i drugi biegnący od Krakowskiej Bramy. Zdecydowana większość turystów przybywa własnymi samochodami, które zatrzymują się na trzech parkingach (Złota Góra, parking przy zamku w Ojcowie i w Pieskowej Skale) oraz na poboczach dróg najczęściej w samym Ojcowie i w rejonie Pieskowej Skały. Liczba samochodów korzystających z dostępnych parkingów wynosi około 35 tys. w ciągu roku (w zdecydowanej większości samochodów osobowych; tab. 2), natomiast trudno określić liczbę pojazdów parkujących na poboczach dróg czy posesjach prywatnych. Można jedynie szacować, że jest to 2–3-krotnie więcej niż mogą pomieścić wspomniane trzy parkingi (ryc. 1).

W Polsce brakuje chronionego obiektu w randze parku narodowego czy rezerwatu służącego wyłącznie celom naukowym (kategoria I wg Światowej Unii Ochrony Przyrody – IUCN), pozbawionego turystycznej penetracji. Nastąpiło więc przyzwyczajenie społeczeństwa do zwiedzania obszarów chronionych – parków narodowych i rezerwatów bez większych ograniczeń co skutkuje negatywnymi zmianami w przyrodzie i krajobrazie (por. Witkowski i in. 2010). Wśród zwiedzających często brak jest zrozumienia do respektowania nawet najmniejszych ograniczeń, takich jak schodzenie ze szlaków, wjazd samochodem na drogi zamknięte dla ruchu kołowego. W Polsce, inaczej niż w innych krajach, powszechne jest nawet przekonanie, że wszelkie zakazy są po to aby je łamać.

Tabela 1. Średnia rekwencja zwiedzających główne obiekty na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego w latach 2000–2017

Table 1. Turnout of visitors to the main objects in the Ojców National Park in the years 2000–2017

Jaskinia Łokietka	Pieskowa Skala	Muzeum im. Wł. Szafera	Jaskinia Ciemna	Zamek w Ojcowie
103 650	89 076	28 887	24 245	57 147

Źródło: Analizy działalności Ojcowskiego Parku Narodowego

Tabela 2. Średnia liczba parkujących pojazdów samochodowych na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego w latach 1997–2017

Table 2. Parking the cars in the Ojców National Park in the years 1997–2017

Samochody osobowe	Autobusy i mikrobusy	Motocykle	Razem
31 820	2 434	363	34 617

Źródło: Analizy działalności Ojcowskiego Parku Narodowego

Ruch turystyczny i związane z tym zagospodarowanie przestrzeni wywołuje negatywne skutki w środowisku przyrodniczym pewnych miejsc czy regionów, zwłaszcza o najwyższych walorach przyrodniczo-kulturowych. Najczęściej jest to oddziaływanie fizyczne (mechaniczne) przejawiające się w niszczeniu roślinności, fauny, gleby, form skalnych i jaskiń, zanieczyszczeniu, wywoływaniu pożarów, w zmianach mikroklimatu i strukturze biocenoz. Towarzyszy temu oddziaływanie biologiczne polegające na wprowadzaniu lub eliminowaniu z układu przyrodniczego organizmów żywych. Nierzadkie jest również płoszenie fauny i wyłapywanie rzadkich gatunków zwierząt. Wskutek oddziaływania chemicznego do środowiska parków narodowych przenikają szkodliwe związki chemiczne. Pospolite jest niszczenie cennych zbiorowisk roślinnych, pojedynczych gatunków roślin, zakłócanie ciszy, zanieczyszczenie powietrza spalinami samochodów (por. Klasa, Sołtys-Lelek 2013).

W krajobrazie parków narodowych trwale zaznacza się zagospodarowanie turystyczne – schroniska, kolejki linowe, wyciągi narciarskie. Ingerencją w środowisko przyrodnicze parków, oprócz zwykłego wydeptywania z poszerzaniem turystycznej penetracji, są także zabezpieczenia szlaków turystycznych i punktów widokowych (różnego rodzaju bariery przy szlakach, kładki, platformy widokowe itp.). Wszystko to wywołuje antropogeniczne zmiany krajobrazu parków (por. Partyka 2010c).

DYLEMATY OCHRONY

Z definicji i celów parku narodowego wynika, że obok pełnej ochrony wszystkich walorów jego obszar służy turystyce, zwłaszcza poznawczej, mimo że przynosi ona szereg negatywnych skutków ubocznych. Widocznym efektem ich turystycznego wykorzystania jest wspomniana już nadmierna frekwencja zwiedzających przekraczająca dopuszczalną przepustowość szlaków i powodująca niekorzystne zmiany w przyrodzie. Turystyka wymusza wymienione wyżej tworzenie i rozbudowę niezbędnej infrastruktury. Z drugiej



Ryc. 1. Ruch samochodowy w Ojcowskim Parku Narodowym. Fot. J. Partyka

Fig. 1. Car traffic in the Ojców National Park. Photo by J. Partyka

strony można zauważyć pozytywne oddziaływania turystyki, np. przedmiot zainteresowania turystycznego (historycznego, archeologicznego) może być objęty ochroną, a poprzez udostępnianie przynosi dochody dla parku narodowego co nie jest bez znaczenia wobec ciągłych ograniczeń budżetowych.

Zródłem przychodów dla parków narodowych, oprócz ich finansowania z centralnego budżetu państwa, są opłaty za wstępy (do czego upoważnia ustawa o ochronie przyrody), za korzystanie z parkingów, udostępnianie obiektów do zwiedzania (muzea, jaskinie i in.), sprzedaż drewna, wydawnictw, zajęcia edukacyjne i itp. Przychody z tych form działalności umożliwiają parkom, poza finansowaniem sprzątania parków, wydawanie popularnych folderów także podejmowanie bardziej ambitnych zadań, np. druk wydawnictw naukowych.

Stąd należy postawić pytanie czy turystyka w parku narodowym jest złem koniecznym, czy też może być jego sprzymierzeńcem (Partyka 2008). Wokół tego problemu narosło wiele sytuacji konfliktowych, a nawet nieporozumień. Wobec wzmożonej frekwencji zwiedzających parki narodowe i tworzenia niezbędnej infrastruktury rodzi się pytanie czy turystę w parku narodowym trzeba traktować jako intruza czy też dostrzegać w nim sojusznika w ochronie przyrody. Turyści odwiedzający parki narodowe i nabywając usługi (np. noclegi, przewodnictwo) czy towary (pamiątki, wydawnictwa) wspierają budżet lokalnych społeczności i samego Parku. W tym kontekście w osobach zwiedzających parki narodowe należałoby dostrzec sojusznika świadomie lub nieświadomie wpływającego na poprawę jego sytuacji materialnej. Wiadomo, że utrzymanie tej formy ochrony przyrody jest finansowane z budżetu państwa, którego środki są wciąż niewystarczające. Mamy tu do czynienia z pewnym paradoksem – z jednej strony nadmierna liczba turystów wywołuje określone, często negatywne skutki w przyrodzie, z drugiej zaś zwiększona frekwencja

wpływa na poprawę kondycji finansowej parków. Z wpływów turystycznych zasilane są także budżety mieszkańców parków narodowych i ich stref ochronnych co łagodzi, chociaż tylko w minimalnym stopniu, i tak już niemałe konflikty, narosłe przez lata na styku park narodowy – społeczności lokalne.

Wydaje się, że źródłem tego dylematu mogą być też wadliwie skonstruowane przepisy dotyczące finansowania Parku. Z budżetu Państwa finansowane są praktycznie tylko pensje pracowników i częściowe utrzymanie infrastruktury (głównie siedziby dyrekcji parku). Nawet na podstawową działalność ochronną trzeba pozyskiwać środki z innych źródeł; do niedawna czerpano je z przychodów gospodarstw pomocniczych działających przy parkach narodowych. Tak ustawione prawo zmusza park do tolerowania nawet „ponadnormatywnej turystyki” kosztem utraty niektórych wartości przyrody, żeby ochronić inne. Dotyczy to np. jaskini Łokietka w Ojcowskim Parku Narodowym, która udostępniana jest zbyt długo jesienią, a ze względu na hibernujące w nich nietoperze powinna być zamykana wcześniej, najpóźniej z początkiem października, tymczasem wczesna jesień jest okresem wzmożonego ruchu turystycznego, szczególnie wycieczek szkolnych.

PRÓBA ROZWIĄZYWANIA KONFLIKTÓW NA STYKU OCHRONA PRZYRODY – TURYSTYKA?

Jak zatem pogodzić turystyczne użytkowanie parków narodowych z ich ochroną? Spójrzmy na to z perspektywy Ojcowskiego Parku Narodowego. Duża koncentracja turystów w jego kilku najważniejszych obiektach (jaskinie, zamki) czy na popularnych szlakach, stanowiących pewnego rodzaju kanon krajoznawczy występuje od wielu lat. Obiekty te od dawna tkwiące w świadomości turystów zawsze będą wzbudzać ich zainteresowanie i wpływać na wysoką frekwencję zwiedzających. W Tatrzańskim Parku Narodowym jest to np. Morskie Oko czy Giewont, w Pieninach spływ Dunajcem, a na terenie OPN jaskinie: Łokietka i Ciemna oraz zamki w Pieskowej Skale i Ojcowie.

Skutecznym rozwiązaniem wydaje się sprawne zarządzanie ruchem turystycznym i wyznaczenie kilku standardowych atrakcji, punktów widokowych przeznaczonych dla zwiedzających z równoczesnym ograniczeniem wstępu do najcenniejszych ekosystemów parków z rzadkimi gatunkami roślin i zwierząt. Jak podaje D. Zaremba (2008) w Europie obserwuje się tendencję do strefowego podziału terenu chronionego z określeniem form dozwolonej aktywności gospodarczej i rekreacyjnej. Najcenniejszą część stanowi tzw. strefa sanktuarium, zamknięta dla wszelkich form turystyki z ograniczonym wstępem dla pracowników parku i osób prowadzących badania naukowe. W przypadku Ojcowskiego Parku Narodowego mogą to być strefy ochrony ścisłej, np. wąwozy Jamki, Korytania, Stodoliska oraz Chełmowa i Rusztowa Góra. Druga strefa – cicha, ma ograniczony dostęp dla małych grup (12–15 osób) w towarzystwie przewodnika i wyróżnia się brakiem lub minimalną turystyczną infrastrukturą (np. Dolina Sąspowska, ew. inne fragmenty OPN udostępnione do zajęć edukacyjnych). Następne strefy wg Zaremby (2008) są podporządkowane priorytetom obszaru chronionego ale z dopuszczeniem zrównoważonych form turystyki. Rozwój dodatkowej infrastruktury jest w nich ograniczony lub adekwatny do charakteru obszaru zgodnie z lokalnym stylem i architekturą; zalecana jest turystyka o charakterze przyrodniczym, kulturowym i edukacyjnym, z ograniczeniem turystyki samochodowej i popieraniem transportu publicznego. W obrębie tej strefy na terenie OPN są to wspomniane obiekty dostępne za biletami wstępu oraz punkty widokowe – skałka Jonaszówka, Góra Koronna i Okopy, Grodzisko oraz znakowane szlaki turystyczne i za-

mknięty dla ruchu kołowego odcinek drogi serpentynowej. Kolejną strefę tworzy otulina przylegająca do parku narodowego z większą swobodą rozwoju infrastruktury i działalności gospodarczej (Zaremba 2008). Na jej obszarze może się znajdować duża oferta usług turystycznych, wśród których dotychczas są to tylko praktycznie kwatery agroturystyczne, głównie w zachodniej części strefy ochronnej (Wola Kalinowska i okolice), natomiast niemal zupełny ich brak od strony wschodniej (Skała).

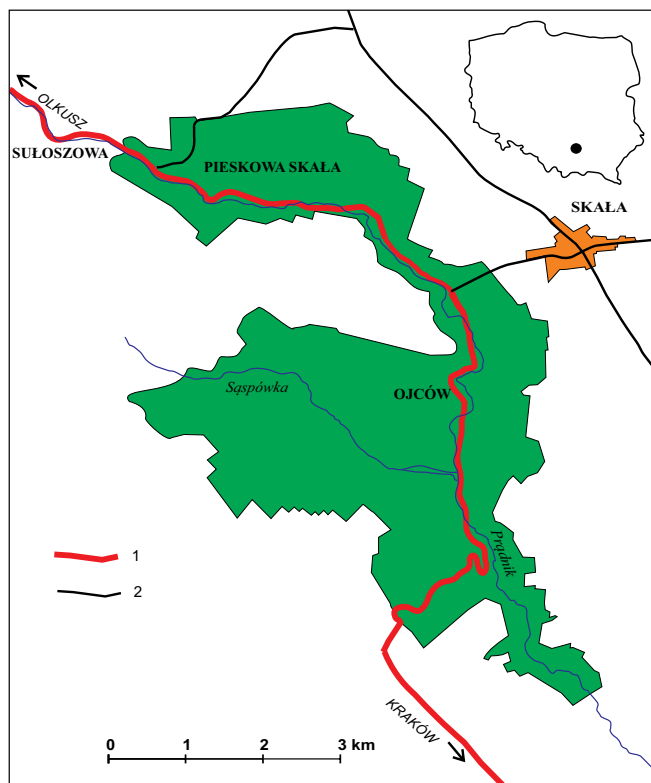
Można również dokonywać korekt w przebiegu szlaków turystycznych (okresowo zamykać ścieżki zagrożone erozją), a niektóre nawet likwidować i tym samym ograniczać przestrzeń przeznaczoną do penetracji turystycznej. Na terenie OPN znaczących korekt szlaków turystycznych dokonano w 1984 r. likwidując szlak biegnący wąwozem Jamki. Na pewno skutecznym rozwiązaniem jest limitowanie liczby zwiedzających i wpuszczanie na szlaki tylko grup zorganizowanych pod opieką przewodnika, czego przykładem może być Białowieski Park Narodowy. W przypadku OPN nie jest to możliwe ze względu na ogólną dostępność szlaków i stosunkowo łatwe ich pokonywanie; można podejmować próby kierowania ruchu turystycznego do sąsiadujących z OPN parków krajobrazowych, lecz nie zawsze będzie to skuteczne wobec zainteresowania zwiedzających konkretnym fragmentem Doliny Prądnika, a nie jej otoczeniem (np. rejonem Krakowskiej Bramy). Wprowadzanie opłat za wstępy do Ojcowskiego Parku Narodowego nie wchodzi w rachubę ze względu na obecność wsi i stałych mieszkańców w jego obrębie oraz przebieg dróg publicznych.

Pozostaje zatem edukacja społeczeństwa jako czynnik zapobiegający i łagodzący różne konflikty i zagrożenia jednakże jej skuteczność jest trudno mierzalna. Dotyczy bowiem ludzkich postaw i zachowań, w związku z czym pozytywne efekty edukacji mogą być zauważalne dopiero po wielu latach (por. Hibszer 2005). Jej kontynuowanie ma jednak sens zwłaszcza wśród młodego pokolenia by uchronić parki narodowe przed groźbą jaką dostrzega amerykański pisarz David Quammen w swym eseju z 2006 r. zauważając, iż w ciągu ostatnich dwudziestu lat mamy do czynienia z czymś w rodzaju odwrotu od idei parków narodowych, z problemem „parki kontra ludzie”.

Edukacja w polskich parkach narodowych szczególnego znaczenia nabrała dopiero po 1990 r. Dużą rolę odgrywają ośrodki edukacyjne prowadzące różnorakie zajęcia – prelekcje, zielone szkoły, warsztaty, lekcje w terenie. Odbiorcami są najczęściej nauczyciele i uczniowie, studenci wyższych uczelni, przewodnicy. Oferta edukacyjna jest również adresowana do lokalnych społeczności, ma bowiem spełniać istotną rolę w kreowaniu postaw pro-środowiskowych i kształtować właściwy wizerunek parku narodowego (*public relation*). W Ojcowskim Parku Narodowym jest regularnie prowadzona już niemal od 30 lat i z nią należy wiązać jego ochronę przed trudnymi do przewidzenia zagrożeniami w przyszłości.

JAK ROZWIĄZAĆ PROBLEM RUCHU SAMOCHODOWEGO?

Łatwa dostępność obszaru Ojcowskiego Parku Narodowego samochodem rodzi wiele problemów od początku jego utworzenia w 1956 r. Wówczas przez jego obszar, dnem Doliny Prądnika przebiegała tranzytowa droga z Krakowa do Olkusa i dalej do Katowic (ryc. 2A). Cały ruch samochodowy na tej trasie przewijał się wtedy przez teren Parku i mimo znacznie mniejszej liczby pojazdów niż obecnie stan ten utrzymujący się przez około 10 pierwszych lat istnienia Parku stwarzał wiele problemów. Udało się je złago-

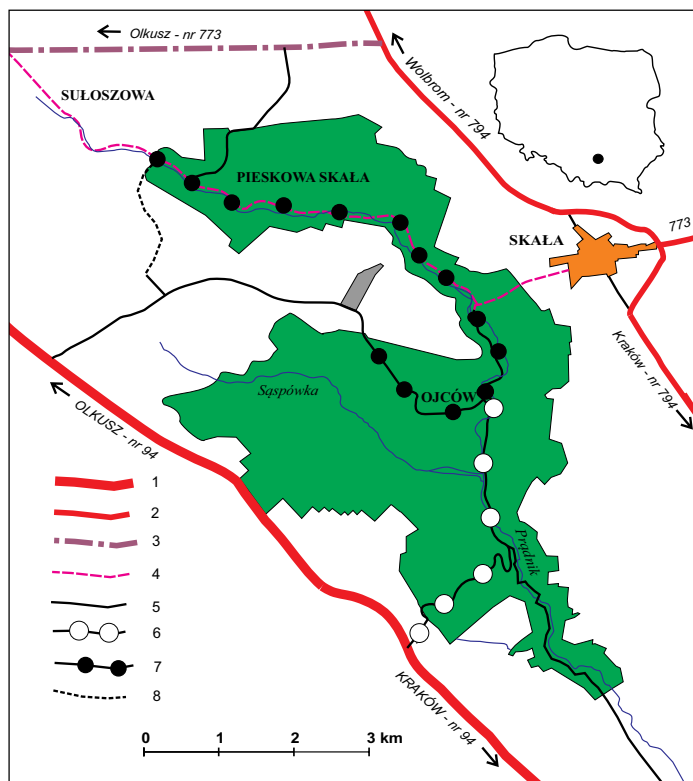


Ryc. 2A. Sieć dróg na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego i w jego strefie ochronnej – stan z 1956 r.: 1 – drogi tranzytowe; 2 – drogi lokalne

Fig. 2A. Road network within the Ojców National Park and its buffer zone – condition in 1956: 1 – transit roads; 2 – local roads

dzie dopiero po wybudowaniu w pierwszej połowie lat 60. XX w. nowej drogi krajowej nr 94 (dawnej E-22) przez Jerzmanowice i Przeginię uwalniając w ten sposób Dolinę Prądnika od ruchu tranzytowego (ryc. 2B). Jednakże dawne przyzwyczajenia do jazdy tzw. drogą serpentynową przez Ojców trwały nadal, zwłaszcza, że po oddaniu do użytku wspomnianej nowej drogi przez kolejne 10 lat nie wprowadzano żadnych ograniczeń w ruchu kołowym przez Ojców. Dopiero zamknięcie w 1982 r.³ dla ruchu samochodowego tej drogi skutecznie ograniczyło ruch pojazdów mechanicznych, który mimo wydawania

³ Pierwsze, niestety nieudane próby zamknięcia tej drogi podjęto z dniem 15 sierpnia 1976 r. wprowadzając zakaz wjazdu dla autobusów, którymi wówczas przyjeżdżało więcej turystów niż samochodami osobowymi. Wprowadzone ograniczenia nie dotyczyły samochodów osobowych, objęły natomiast autokary wycieczkowe i autobusy PKS w komunikacji regularnej. Likwidacja kilkunastu kursów autobusów PKS wywołała lokalny ostry konflikt co skutkowało niszczeniem znaków drogowych. W efekcie przez pewien czas „zamknięta” droga była dostępna dla wszystkich pojazdów z wyjątkiem regularnych kursów autobusów PKS. Zakłócenia w komunikacji zbiorowej trwały przez kilka lat; doraźnie podejmowane próby nawiązywania łączności autobusowej ze Skąły do Olkusza z planowym wjazdem do Ojcowa nie przynosiły oczekiwanych efektów, však kierowcy autobusów PKS niechętnie wydłużali drogę zbędnym ich zdaniem wjazdem do Ojcowa; wszystko to nie przynosiło poprawy w regularnej komunikacji PKS dla mieszkańców Ojcowa dojeżdżających do pracy. Dopiero wspomniane



Ryc. 2B. Sieć dróg na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego i w jego strefie ochronnej – stan z 2018 r.: 1 – droga krajowa nr 94; 2 – drogi wojewódzkie nr 773 i 794; 3 – proponowana zmiana kategorii drogi powiatowej na wojewódzką nr 773; 4 – proponowana zmiana kategorii drogi wojewódzkiej nr 773 na powiatową; 5 – obecne drogi powiatowe i gminne; 6 – droga zamknięta dla ruchu samochodowego; 7 – droga z proponowanym ograniczeniem ruchu samochodowego; 8 – niezrealizowane części obwodnicy

Fig. 2B. Road network within the Ojców National Park and its buffer zone – condition in 2018: 1 – state road no. 94; 2 – voivodship roads no. 773 and 794; 3 – proposed change of the category from county to voivodship road no. 773; 4 – proposed change of the category from voivodship road no. 773 to county road; 5 – current county and community roads; 6 – road closed for car traffic; 7 – road with proposed car traffic limit; 8 – unrealised parts of the ring road

przez Urząd Miasta i Gminy Skąpa (zarządcy drogi) sporej liczby zezwoleń na przejazd i wykroczenia (najczęściej świadomego) z tytułu nielegalnego korzystania przez osoby przypadkowe, został jednak radykalnie zmniejszony. Zlikwidowano wówczas parking przy Krakowskiej Bramie, gdzie jednorazowo mogło się zatrzymać kilkanaście autobusów, a wzdłuż drogi kilkadziesiąt samochodów osobowych przy ustawicznym ruchu pojazdów w poszukiwaniu wolnych miejsc postojowych, co stwarzało przy tym poważne niebezpie-

wprowadzenie w 1982 r. zakazu dla wjazdu wszystkich pojazdów, z wyjątkiem mieszkańców i autobusów w komunikacji regularnej, rowerów i zaprzęgów konnych wpłynęło na załagodzenie konfliktów i ostateczne zamknięcie tej drogi trwające do dziś (Partyka 2010a).

czeństwo dla ruchu pieszego. Obecnie wspomnianą drogą przejeżdża około kilkudziesięciu pojazdów w ciągu doby (jeden pojazd średnio co 5–6 minut; Partyka 2010a). Tymczasem przed jej zamknięciem przejeżdżało około 1,5 tys. w dni wolne od pracy⁴.

Takie rozwiązanie, mimo początkowych niepowodzeń i lokalnych konfliktów, przyniosło sporo korzyści; niemal połowa powierzchni OPN – od zamku w Ojcowie w dół Doliny Prądnika aż do południowej granicy OPN, została uwolniona od ruchu samochodowego. Jednakże nie rozwiązało to całkowicie problemu ruchu pojazdów dnem Doliny Prądnika między Ojcowem a Pieskową Skałą. Przewija się tędy duża liczba pojazdów (średnio jeden pojazd co około 30 sekund, a w dni wolne od pracy nawet co 2–3 sekundy), zwłaszcza, że na odcinku od Skały do Pieskowej Skały przebiega droga wojewódzka nr 773 z Olkusza przez Skałę do Słomnik (do połączenia z drogą krajową nr 7), a od strony zachodniej OPN droga powiatowa przez Złotą Górę do centrum Ojcowia.

Wieloletnie obserwacje autora wskazują jednoznacznie, że osoby przyjeżdżające własnymi samochodami usiłują najczęściej dojechać najbliżej zwiedzanego obiektu jak tylko to możliwe, zatrzymać samochód choćby jednym kołem nawet na wąskim i niewygodnym poboczu, słowem dotrzeć niemal „do wnętrza” zwiedzanego obiektu – jaskini, zamku czy muzeum, bez podejmowania wysiłku przebycia pieszo nawet najmniejszego dystansu. W dni nasilonego ruchu samochodowego (jest to około 35–40 dni w ciągu roku) i wzmożonej frekwencji zwiedzających OPN wyznaczone parkingi zapełniają się całkowicie w ciągu 2–3 godzin przed południem, a potem zajmowane są pobocza wzdłuż dostępnej dla ruchu samochodowego drogi powiatowej Złota Góra – Grodzisko (ryc. 1). Towarzyszą temu ciągłe przejazdy samochodów w poszukiwaniu wolnego miejsca postoju na poboczach dróg lub na prywatnych posesjach.

Należy zauważyć, że utworzenie dodatkowych parkingów w granicach OPN czy wyznaczenie nawet dużej liczby nowych miejsc postojowych wzdłuż dróg nie rozwiąże problemu ruchu samochodowego na terenie OPN. Pomysły takie były nieraz wysuwane podobnie jak propozycje zamiany na parking Polany Goplana w pobliżu zbiegu dróg z Ojcowia, Grodziska i Złotej Góry. Nowe parkingi, podobnie jak obecnie istniejące oraz dostępne pobocza dróg zapełnią się pojazdami w godzinach przedpołudniowych, a kierowcy z pasażerami wciąż nadjeżdżających kolejnych pojazdów będą poszukiwać wolnych miejsc postoju i skutecznie blokować przejazd drogą powiatową ze Złotej Góry do Ojcowia i Grodziska.

Doraźnym efektem takiego rozwiązania może być trochę zwiększony dopływ gotówki do budżetu OPN z tytułu użytkowania parkingów ale przede wszystkim pojawi się dodatkowy problem zagęszczenia liczby pojazdów w wąskiej Dolinie Prądnika. Bez radykalnego ograniczenia ruchu samochodowego na wspomnianej drodze powiatowej jakiegokolwiek manewry z tworzeniem nowych parkingów łącznie z przeznaczeniem polany Goplana na ten cel okazały się nieskuteczne i wręcz szkodliwe, nawet niebezpieczne dla przyrody OPN i ruchu pieszego.

Rozwiązania problemu z nadmiernym ruchem samochodowym należy szukać w zakładaniu nowych parkingów na obrzeżach Parku a nie w jego centrum oraz w ograniczaniu ruchu kołowego na drodze powiatowej ze Złotej Góry do Grodziska i wojewódzkiej nr

⁴ Jak podaje prof. J. Paluch (1972) w niedzielę 21 czerwca 1970 r. obok Krakowskiej Bramy przejechało 1326 pojazdów, przez centrum Ojcowia (obok parkingu przy zamku) – 1973, a w Pieskowej Skale 1456 pojazdów. Obecnie te liczby na pewno są większe, skoro tylko na poboczach drogi powiatowej między kaplicą „Na Wodzie” w Ojcowie a willą „Lenartówka” na Złotej Górze w dni wolne od pracy przy ładnej pogodzie parkuje około 300 pojazdów przy ciągłym ruchu samochodowym w poszukiwaniu wolnych miejsc (obliczenia własne autora).

773 biegnącej dnem Doliny Prądnika z Grodziska do Pieskowej Skały (ryc. 2B). Jednakże obecnie na tych drogach nie można wprowadzać ograniczeń ze względu na brak możliwości łatwiejszego dojazdu do zamku w Pieskowej Skale⁵. Wciąż nie zdołano wybudować 3,5-km odcinka drogi od strony Saspowa i Woli Kalinowskiej do Pieskowej Skały mniej więcej wzdłuż wąwozu Sokolec. Jej koncepcja kilkakrotnie modyfikowana i plany budowy trwają od lat 70. XX w., mają więc ponad 40-letnią historię bez jasnej perspektywy podjęcia i zakończenia budowy. Należałoby również dokonać zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 773 od strony Skały ze skierowaniem jej przez rejon wsi Wielmoża do Sułoszowej (ryc. 2B), co wiązałoby się jednak z przebudową drogi gminnej i zmianą jej parametrów i zarządcy (z gminnej lub powiatowej na wojewódzką), z niewykluczonym lokalnym konfliktem. Inwestycje te są podstawowym warunkiem ograniczenia ruchu kołowego wzdłuż doliny Prądnika w granicach Ojcowskiego Parku Narodowego. Wszystkie inne pomysły wprowadzania obostrzeń łącznie z ustawianiem znaków zatrzymywania i postoju czy nieprzemyślaną i pojawiającą się od czasu do czasu koncepcją budowy nowych parkingów na terenie Parku⁶ niczego nie rozwiążą, a tylko zwiększą liczbę pojazdów parkujących na obszarze OPN przy podtrzymaniu stale wzrastającej liczby pojazdów w poszukiwaniu wolnego miejsca postoju na poboczach dróg⁷.

Wspomniane drogi mają swoich zarządców (gmina, powiat, województwo), zatem Ojcowski Park Narodowy nie ma żadnych możliwości finansowych ani organizacyjnych by wprowadzać ograniczenia ruchu samochodowego. Muszą to być rozwiązania podejmowane co najmniej na szczeblu powiatowym i wojewódzkim, a może także przez organy centralne przy wsparciu funduszy zewnętrznych. Są one jednak konieczne ponieważ problem zagęszczenia liczby pojazdów z roku na rok wzrasta i za jakiś czas może nasuwać inne problemy, takie jak np. utrudnienie dojazdu pogotowia ratunkowego, straży pożarnej co występuje już obecnie i co może się okazać bardzo niebezpieczne.

Nadmierny ruch samochodowy dla ochrony przyrody Parku jest poważnym zagrożeniem. Oprócz wprowadzenia wspomnianych ograniczeń w ruchu samochodowym pewnym rozwiązaniem byłaby komunikacja publiczna do Ojcowa. Ta niestety przez niemal ostatnie 50 lat ulega stopniowej redukcji. W latach 70. i 80. XX w. przez Ojców kursowało około 15 autobusów PKS od wczesnych godzin rannych do wieczora. W ciągu następnych lat liczba ta ulegała zmniejszaniu, do czego w 2007 r. przyczyniła się likwidacja autobusów PKS na linii Kraków – Olkusz przez Ojców. Zastąpił ją wprawdzie przewoźnik prywatny, który świadczy usługi przewozowe raczej dla niewielkiej grupy mieszkańców i małymi mikrobusami nie jest w stanie przewozić większej liczby turystów przy zaledwie kilku kursach w ciągu dnia (w okresie martwego sezonu jest tylko jeden mikrobus z Ojcowa do Krakowa i dwa do Skały (sic!)). Powstaje więc rodzaj błędnego koła – mało mikrobusów do Krakowa

⁵ Istnieje wprawdzie możliwość dojazd z Ojcowa do zamku lecz znacznie dłuższą drogą, mianowicie od Skały przez Wielmożę lub od strony Olkusza przez Sułoszową.

⁶ Propozycja zamiany Polany Goplana na parking, choćby tzw. „ekologiczny” pokryty ażurowymi płytami, spowoduje bezpowrotną utratę ekosystemu łąkowego z interesującym zbiorowiskiem roślinnym i walorem krajobrazowym tego fragmentu Doliny Prądnika, pomijając duże koszty budowy parkingu z zapewnieniem odpowiednich parametrów, uzyskaniem zgody na zamianę formy użytkowania gruntu, stosownych pozwoleń na budowę itp. Nie może to być doraźne rozwiązanie, czy długotrwała prowizorka lecz poważna inwestycja z zachowaniem przepisów budowlanych.

⁷ Przypominać to może niefrasobliwego gospodarza domu, który zamiast naprawić dziurawy dach swego budynku by chronić go przed deszczem zajmuje się wymianą podstawianych na strychu naczyń do zbierania wody i przewlekłymi dyskusjami na temat ich pojemności, kształtu i materiału z jakiego mają być wykonane (metal, fajans, porcelana itp.).

bo jest niewielka liczba chętnych do korzystania, mało turystów oczekujących na dojazd do lub z Ojcowa bo mają do dyspozycji znikomą liczbę kursujących mikrobusów. Od 2007 r. brakuje np. bezpośredniego połączenia autobusowego z Ojcowa do Pieskowej Skały.

Dla pewnej liczby turystów sprawdzają się autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (MPK) z Krakowa – linia nr 210 do Będkowic przez Czajowice, co daje możliwość przejścia pieszo około 2 km do jaskini Łokietka i linia nr 267 do Smardzowic, skąd do Ojcowa jest do przebycia pieszo około 3 km tzw. „Zamkową Drogą”. Kilkanaście kursów dziennie (od wczesnych godzin rannych do wieczornych) na obydwu liniach jest sporym ułatwieniem dla pewnej grupy turystów. Nie wszystkim jednak z różnych względów odpowiada piesze pokonywanie nawet stosunkowo niedużej odległości w związku z czym osoby te korzystają z własnych pojazdów. Podobne rozwiązanie jak dla Smardzowic i Czajowic można by wprowadzić dla samego Ojcowa lecz wiązałoby się to z dopłatą na rzecz MPK w Krakowie przez lokalne samorządy⁸. Udostępnienie drogi serpentynowej dla około 10 autobusów dziennie np. o napędzie elektrycznym nie stwarzałoby większego problemu wobec liczby kilkudziesięciu (a niekiedy nawet ponad 100) pojazdów jakie korzystają z tej drogi za pozwoleniem jej zarządcy (oprócz świadomie łamiących przepisy o ruchu drogowym). Nie są to jednak łatwe rozwiązania toteż swoisty komunikacyjny marazm będzie zapewne trwał wiele lat generując dalsze dyskusje na różnych forach czy okazjonalną wymianę zdań w przypadku drogowych kolizji (tak jest dotychczas).

UWAGI KOŃCOWE

Nie ulega wątpliwości, że zmiana modelu zwiedzania obszaru OPN jest konieczna, w tym przede wszystkim radykalne ograniczenie ruchu samochodów. Dużym ułatwieniem mogłaby być komunikacja zbiorowa (wspomniane autobusy MPK) oraz lokalne przewozy turystów na trasie Ojców – Pieskowa Skała. Dotychczasowe usługi w przewozach turystów przez dorożki konne z centrum Ojcowa do Krakowskiej Bramy (około 1,5 km) oprócz akcentów ludyczno-folklorystycznych nie mają znaczenia komunikacyjnego. Z ich usług korzystać może zaledwie kilkadziesiąt osób w ciągu jednego dnia przy stosunkowo wysokich opłatach podczas gdy dzienna frekwencja np. w jaskini Łokietka w niektóre dni przekracza jeden, a niekiedy i dwa tysiące osób, nie licząc dużej liczby osób spacerujących od dawnego Parku Zdrojowego do Krakowskiej Bramy.

Dotychczasowe próby jakichkolwiek rozwiązań nie przynosiły efektów i zwykle kończyły się wyrażaniem subiektywnych deklaracji i nadziei (zwłaszcza u progu nowego sezonu turystycznego, tj. wiosną każdego roku), na rychłe rozwiązanie komunikacyjnych problemów czy chociaż niewielką poprawę istniejącego stanu. Problemu tego nie rozwiąże dyrekcja Ojcowskiego Parku Narodowego przy obecnych możliwościach finansowych i prawnych. Bez radykalnych decyzji na szczeblu centralnym, wojewódzkim czy powiatowym, w uregulowaniu ruchu drogowego łącznie z budową brakującego odcinka drogi czy wprowadzaniem ograniczeń w przejazdach samochodów (ryc. 2B), teren Parku będzie wciąż narażony na chroniczne zatłoczenie parkującymi pojazdami lub stale przemieszcza-

⁸ W 1973 r. na czas turystycznego sezonu (maj-wrzesień) uruchomiono w soboty i niedziele tzw. zieloną linię autobusów miejskich z Krakowa do Pieskowej Skały drogą serpentynową przez Ojców, którą autobusy kursowały co godzinę przez cały dzień, jednakże w związku z pierwszym nadchodzącym kryzysem paliwowym jaki wystąpił w 1974 r. linii tej w następnych latach już nigdy nie wznowiono.

jącymi się w poszukiwaniu wolnego miejsca postoju mimo obowiązujących ograniczeń czy zakazów (ryc. 1). Potwierdza to dotychczasowa praktyka i obserwacje autora prowadzone w ciągu ostatnich niemal 50 lat (od 1970 roku).

Przyczyny tego stanu są dosyć złożone i niełatwo je usuwać. Z jednej strony jest to atrakcyjny teren na krótkie, parogodzinne podmiejskie wycieczki, wysoki odsetek innej własności (30% powierzchni Parku znajduje się w rękach prywatnych) z wieloma konsekwencjami w formie użytkowania terenu najczęściej niezgodny z wymogami ochrony przyrody, z drugiej zaś istnieje prawny obowiązek utrzymania statusu parku narodowego na tym obszarze. Wszystko to rodzi wielorakie konflikty wynikające ze sprzecznych oczekiwań i preferencji właścicieli terenu i administracji Parku, niestety ostatnio silnie zredukowanej. Ochrona tego terenu w randze parku narodowego jest coraz trudniejsza i stawia w bardzo niejasnym świetle jego przyszłość.

PIŚMIENICTWO

Hibszer A. 2005. *Funkcja edukacyjna parków narodowych oraz jej rola w zapobieganiu konfliktom – zarys problemu*, [w:] A. Hibszer, J. Partyka, red., *Między ochroną przyrody a gospodarką – bliżej ochrony. Konflikty człowiek – przyroda na obszarach prawnie chronionych w Polsce*. Wyd. Oddział Katowicki Polskiego Towarzystwa Geograficznego, OPN. Sosnowiec – Ojców.

Hibszer A., Partyka J. 2009. *Otulina parku narodowego – strefa ochronna czy strefa (potencjalnych) zagrożeń? Przykład Ojcowskiego Parku Narodowego*, [w:] *Trwałość i efektywność ochrony przyrody w polskich parkach narodowych*, red. A. Andrzejewska, A. Lubański. Wyd. Kampinoski Park Narodowy. Izabelin, s. 55–65.

Hurkała W. 2008. *Rozwój turystyki w parkach narodowych*, [w:] *Turystyka zrównoważona i ekoturystyka*, red. A. Gotowt-Jeziorska, J. Śledzińska, Wyd. PTTK, Warszawa, s. 47–53.

Klasa A., Sołtys-Lelek A. 2013. *Aktualne problemy ochrony przyrody Ojcowskiego Parku Narodowego (Polska Południowa)*. „Prądnik. Prace. Muz. Szafera”, **23**: 7–52.

Kolasińska A. 2010. *Zasady udostępniania parków narodowych jako granice turystycznej ingerencji człowieka*. „Prądnik. Prace Muz. Szafera”, **20**: 253–264.

Pałuch J. 1972. *Zagrożenie Ojcowskiego Parku Narodowego przez spaliny pojazdów mechanicznych*, [w:] *Oddziaływanie przemysłu na lasy*, z. 5 nr 31. Wyd. Komisja ds. Gospodarczo-Leśnych i Rekultywacyjnych w Rejonach Przemysłowych przy Ministrze Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego. Warszawa, s. 81–99.

Partyka J. 2000. *Turystyka w Ojcowskim Parku Narodowym*, [w:] *Uwarunkowania i funkcje turystyki na obszarze Chęcińsko-Kieleckiego Parku Krajobrazowego*, red. I. Janowski. Wyd. Instytut Geografii Akademii Świętokrzyskiej. Kielce, s. 141156.

Partyka J. 2002. *Ruch turystyczny w Ojcowskim Parku Narodowym*, [w:] *Użytkowanie turystyczne parków narodowych. Ruch turystyczny – zagospodarowanie – konflikty – zagrożenia*, red. J. Partyka. Ojców, s. 303–314.

Partyka J. 2008. *Turystyka w parkach narodowych – zło konieczne czy sprzymierzeniec?*, [w:] A. Gotowt-Jeziorska, J. Śledzińska (red.), *Turystyka zrównoważona i ekoturystyka*, Wyd. PTTK „Kraj”, Warszawa, s. 39–46.

Partyka J. 2010a. *Drogi w Ojcowskim Parku Narodowym i jego strefie ochronnej – stan obecny, stopień wykorzystania, przyrodnicze konsekwencje*. „Prądnik. Prace Muz. Szafera”, **20**: 291–308.

Partyka J. 2010b. *Ruch turystyczny w polskich parkach narodowych*. „Folia Turistica”, 22: 9–23.

Partyka J. 2010c. *Udostępnianie turystyczne parków narodowych w Polsce a krajobraz*. „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, 14: 252–263.

Partyka J. 2015. *Parki narodowe jako obiekty zainteresowania turystycznego*, [w:] *Wczoraj, dziś i jutro turystyki aktywnej i specjalistycznej*, red. A. Stasiak, J. Śledzińska, B. Włodarczyk. Wyd. PTTK „Kraj”. Warszawa, s. 333–344.

Partyka J. 2016. *Formy i cele udostępniania obszarów Natura 2000 w świetle planów ochrony na przykładzie Ojcowskiego Parku Narodowego*, [w:] *Możliwości rozwoju turystyki w obszarach Natura 2000*, red. M. Ziąja, T. Wójcik. Wyd. Uniwersytet Rzeszowski. Rzeszów, s. 29–47.

Quammen D. 2006. *Przyszłość parków. Zagrożona idea*. „National Geographic”, 10(85): 20–25.

Sala J. 2008. *Turystyka a ochrona przyrody w Ojcowskim Parku Narodowym*, [w:] *Zrównoważony rozwój turystyki*, red. S. Wodejko. Wyd. AGH. Warszawa, s. 303–314.

Witkowski Z., Mroczka A., Adamski P., Bielański M., Kolasińska A. 2010. *Nielegalna dyspersja turystów – problem parków narodowych i rezerwatów przyrody w Polsce*. „Folia Turistica”, 22: 35–65.

Zaremba D. 2008. *Ekoturystyka*. Wyd. Naukowe PWN. Warszawa.

STRESZCZENIE

The Ojców National Park is visited by about 450k people during a year, mainly in the tourist season. The highest turnout is recorded in Jaskinia Łokietka cave and Ciemna cave, in Pieskowa Skała and Ojców castles and in the Natural Museum. The large number of visitors exceeds the permissible capacity of routes and causes adverse changes in nature, while on the other hand it brings income for the national park and the local community. It is difficult to reconcile the tourist use of this park with its protection. An efficient solution is the skillful management of tourist traffic, including the indication of several standard attractions, vantage points for visitors, and at the same time limiting the access to the most valuable ecosystems of parks with rare species of flora and fauna. Corrections can also be made in the course of tourist routes, and some can even be eliminated and thus the area intended for tourist penetration can be limited. An important element in the Park's protection process is education of the society as a factor preventing and mitigating various conflicts. However, its positive effects may become visible only after many years.

Currently, the biggest problem in the tourist access to the Ojców National Park is the enormous private car traffic, which is difficult to control, due to the easy accessibility of this area and the proximity of Krakow. Public roads of local transit relevance go through the Park area. The condition for limiting the car traffic on these roads is the introduction of changes in the road network, the creation of car parks on the outskirts of the Park, mainly in its protection zone and efficient public transport.

KRONIKA – CHRONICLE

