ORGANIZACJA RUCHU TURYSTYCZNEGO W PARKU KRAJOBRAZOWYM GÓR ŻYTAWSKICH

KRZYSZTOF KOŁODZIEJCZYK

Uniwersytet Wrocławski
e-mail: krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl

SŁOWA KLUCZOWE

ruch turystyczny, infrastruktura turystyczna, szlaki turystyczne, obszar chroniony, Góry Żytawskie (Łużyckie)

STRESZCZENIE

Do jednych z najważniejszych aspektów zarządzania obszarami chronionymi należy odpowiednia organizacja ruchu turystycznego, która będzie godziła potrzeby ochrony przyrody z interesami turystów i stałych mieszkańców regionu. Zagadnienie to zostało w niniejszym artykule przedstawione na przykładzie Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich leżącego w południowo-wschodnich Niemczech. Wskazano ośrodki rozrządowe ruchu turystycznego, przeanalizowano rolę szlaków turystycznych i komunikacji zbiorowej w kształtowaniu kierunków przemieszczania się turystów, a także zwrócono uwagę na integrację tego przygranicznego Parku z Republiką Czeską. Badany obszar jest bardzo intensywnie zagospodarowany, a szczególną rolę w organizacji ruchu turystycznego odgrywa wyjątkowo rozbudowana sieć pieszych szlaków turystycznych. Do potrzeb turystów nie w pełni dostosowana jest za to oferta transportu publicznego, co należy uznać za problem, biorąc pod uwagę duży ruch samochodowy i niedobór miejsc parkingowych.

Wprowadzenie, cel i metody pracy

Właściwa organizacja ruchu turystycznego jest jednym z najważniejszych zadań, jakie stoją przed zarządcami obszarów chronionych (Kowalczyk, 2009, s. 15–17; Kowalczyk, Kowalczyk, Kulczyk, 2010, s. 58–68). Stopień ich udostępnienia zależy między innymi od stanu zachowania środowiska i ewentualnych jego zagrożeń, atrakcyjności terenu i natężenia ruchu turystycznego. Wiąże się to zwykle z typem obszaru chronionego – w parkach narodowych i rezerwach penetracja turystyczna jest z reguły najbardziej ograniczona, zaś na obszarach, gdzie przedmiotem ochrony jest krajobraz (czyli np. w stanowiącym przedmiot niniejszego artykułu Parku Krajobrazowym Gór Żytawskich), narzucone rygory są znacznie słabsze. Niemniej zawsze najważniejszym zadaniem jest „znalezienie równowagi między zadaniami, jakie są przed nimi [obszarami chronionymi – przyp. K.K.] stawiane ze względu na ochronę przyrody, a potrzebami odwiedzających je

turystów oraz interesami ludności zamieszkującej tereny sąsiadujące z obszarami chronionymi” (Kowalczyk i in., 2010, s. 66). Jednym z podstawowych problemów jest odpowiednie kierowanie ruchu turystycznego, co – jak podkreślają Bajda-Gołębiewska (2011, s. 60, 63), Kurek (2005, s. 129) czy Styperek (2002, s. 29) – można realizować, odpowiednio kształtując sieć szlaków, stąd temu tematowi poświęcono w niniejszym opracowaniu więcej miejsca. Szczególną rolę znakowanych tras w parkach krajobrazowych podkreślają Ptaszycka-Jackowska i Baranowska-Janota (1989, s. 66–67). W organizacji przestrzeni obszarów chronionych może być też pomocna koncepcja strefowania przestrzennego lub udostępniania na zasadzie przeciwieństwa koncentracji i rozproszenia (Kowalczyk, 2009, s. 21–30; Kowalczyk, Derek, 2010, s. 183–195).

Celem niniejszego artykułu jest scharakteryzowanie i ocena organizacji ruchu turystycznego w Parku Krajobrazowym Gór Żytawskich (niem. *Landschaftsschutzgebiet Zittauer Gebirge*). Uwzględniono zarówno teren obszaru chronionego, jak i jego otoczenie, które może wpływać na kierunki przemieszczania się turystów (Kotlina Żytawska i Pogórze Łużyckie). Wzięto pod uwagę dominujące na tym terenie formy turystyki, a także dość długą historię rozwoju infrastruktury turystycznej. Przy opracowywaniu zagadnienia wykorzystano bezpośrednie i pośrednie źródła danych. W pierwszym przypadku podstawą były badania terenowe z lata 2016 roku skupiające się na inwentaryzacji stanu szlaków turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem ich zagospodarowania. Pozwoliły one na określenie zasad kształtowania sieci szlaków, głównych kierunków wędrówek i odcinków tras szczególnie popularnych. Poczyniono wówczas też obserwacje związane z komunikacją zbiorową. Wykorzystano także wtórne źródła danych (literatura przedmiotu, mapy turystyczne, materiały promocyjne, rozkłady jazdy). Prace były prowadzone metodą analityczno-opisową, której celem było wskazanie głównych punktów rozrządowych ruchu turystycznego, określenie roli szlaków i transportu publicznego w kształtowaniu kierunków przemieszczeń turystów, a także analiza znaczenia współpracy transgranicznej, w szczególności skutków zwiększenia liczby miejsc przekraczania granicy.

Charakterystyka obszaru badań

Landschaftsschutzgebiet Zittauer Gebirge położony jest w południowo-wschodniej części Niemiec i jednocześnie kraju związkowego Saksonia, na obszarze Sudetów Zachodnich, na południowy zachód od styku granic Polski, Niemiec i Republiki Czeskiej (przy czym badany obszar rozciąga się wyłącznie wzdłuż granicy niemiecko-czeskiej). Na powierzchni około 5940 ha obejmuje góry średnie zbudowane przeważnie z piaskowców poprzecinanych skałami wulkanicznymi wylewnymi (bazały, fonolity), związanymi z trzeciorzędowym wulkanizmem (*Naturpark...*, 2012, s. 6; *Lehrpfade...*, b.r.w., s. 6). W niemieckiej nomenklaturze geograficznej (a także turystycznej) na określenie badanego terenu używa się pojęcia Góry Żytawskie (niem. *Zittauer Gebirge*)¹, natomiast Czesi kontynuację tego pasma po swojej stronie granicy nazywają – podobnie jak stosuje się w Polsce (por. Kondracki, 1978, s. 384; Migoń, 2005, s. 22) – Górami Łużyckimi (czes. *Lužické*

¹ Ponadto czasem w materiałach promocyjnych spotyka się określenie *Gebirgsidylle* – górska idylla, odnoszące się do dużej atrakcyjności regionu, a jednocześnie dobrze rozwiniętej bazy turystycznej.

hory) (*Chráněná...*, 2015). Rodzi to pewne komplikacje w przypadku odnoszenia się do całego terenu po obu stronach granicy. Autor niniejszego opracowania w takiej sytuacji będzie stosował określenie Góry Łużyckie zgodnie z praktyką polskiej geografii. Pod względem rygoru ochrony przyrody niemiecki *Landschaftsschutzgebiet* można porównać do polskiego parku krajobrazowego – pomimo niewątpliwych walorów przyrodniczych na jego terenie znajdują się bowiem miejscowości czy nieuciążliwy przemysł, zaś do głównych celów zarządzania Parkiem należy jego udostępnienie turystyczne. Penetracja turystyczna ograniczona jest tylko na terenie trzech położonych w Górach Żytawskich rezerwatów przyrody (niem. *Naturschutzgebiet*), przy czym ich powierzchnia jest niewielka, a obszary bardziej interesujące dla turystów (część skalnego miasta koło Jonsdorfu – niem. *NSG Jonsdorfer Felsenstadt* oraz *NSG Lausche* obejmujący najwyższy szczyt pasma – 793 m n.p.m.) i tak przecinają szlaki turystyczne. Prezentowany park krajobrazowy razem z położonym na północnym zachodzie *Landschaftsschutzgebiet Mandautal* i terenami sąsiednimi tworzy Park Przyrodniczy Gór Żytawskich (niem. *Naturpark Zittauer Gebirge*)², w ostatnim czasie dość intensywnie promowany. Poza właściwymi górami twórcę ten obejmuje teren pagórkowaty lub falisty Pogórza Łużyckiego z wyższymi wzgórzami powulkanicznymi tej samej genezy co w Górach Łużyckich oraz fragment Kotliny Żytawskiej.

Choć Warszńska (1990, s. 245) uznaje Góry Żytawskie za region wypoczynkowy (o czym chyba przesądziło istnienie tu trzech miejscowości uzdrowiskowych), to teren ten jest także celem turystyki krajoznawczej i aktywnej. Do głównych atrakcji analizowanego obszaru chronionego należą śmiałe krajobrazy wyrzeźbione w piaskowcach w postaci pojedynczych ostańców, na przykład Scharfenstein (569 m n.p.m.) lub Falkenstein (ok. 530 m n.p.m.), wyeksponowanych maszywów, na przykład wzgórze zamkowe w Oybinie (515 m n.p.m.), Nonnenfelsen obok Jonsdorfu (ok. 480 m n.p.m.), lub skalnych miast, na przykład otoczenie schroniska Töpfer (ok. 570 m n.p.m.) lub okolice Carolafelsen (ok. 550 m n.p.m.). Ukształtowanie terenu umożliwiło powstanie wielu punktów widokowych (naturalnych i stworzonych przez człowieka), z których można podziwiać tak same Góry Łużyckie i okoliczne fragmenty Sudetów Zachodnich (Góry Izerskie, Karkonosze, Grzbiet Jesztedzko-Kozakowski), jak i ich północne przedpole ze wzgórzami powulkanicznymi, Żytawą i wyrobiskami węgla brunatnego w Bogatyni³. Dwie z ważniejszych atrakcji Parku są przykładem wykorzystania zasobów przyrody i przekształcania krajobrazu przez człowieka na przestrzeni kilku wieków. Nad Oybinem wśród piaskowcowych skał wznoszą się ruiny zamku Karola IV Luksemburskiego (1316–1378)⁴ z 1364 roku i wzniesionego w 1369 roku także na jego

² Łączna powierzchnia *Naturpark Zittauer Gebirge* to 13 337 ha, zaś *Landschaftsschutzgebiet Mandautal* – 2 137 ha (*Naturpark...*, 2012, s. 6).

³ Park Krajobrazowy Gór Żytawskich położony jest po południowo-zachodniej stronie kopalni węgla brunatnego i elektrowni Turów, a także na południe od nieczynnych już kopalni i elektrowni niemieckich koło Görlitz i Hagenwerder. Taka lokalizacja spowodowała, że przy przeważającym wietrze z kierunków zachodnich nad Góry Łużyckie nie napływały w aż takim natężeniu zanieczyszczenia, które spowodowały klęskę ekologiczną w Górach Izerskich i Karkonoszach.

⁴ Karol IV kilkanaście razy przebywał na Górnych Łużycach, czego wyrazem było wybudowanie zamku w Oybinie (a w zasadzie przebudowa konstrukcji z początku XIV w.), który stał się jego osobistą rezydencją. Kazał też wzniesić dla ochrony drogi z doliny Nysy do Jabłonno v Podještědí zamek Karlsfried (Fokt, b.r.w., s. 68), także położony na terenie dzisiejszego parku krajobrazowego, ale znacznie słabiej zachowany.

polecenie konwentu celestynów, zaś koło Jonsdorfu położone są malownicze wyrobiska piaskowca i bazaltu – efekt działalności datowanej od XVII wieku. Celem turystów są dwa wspomniane już uzdrowiska (niem. *Kurort*): Oybin i Jonsdorf oraz nieco mniejszy Luftkurort Lückendorf. Te zadbane miejscowości posiadają liczne tereny zielone i ciekawą architekturę pensjonatową, głównie z przełomu XIX i XX wieku. Walorem kulturowym regionu jest także tradycyjne łużyckie budownictwo przysłupowe⁵ (Kłopotowski, 2016, s. 135) oraz kolei wąskotorowa zwana Dzwoneczkową, uruchomiona w 1890 roku i obsługiwana do dziś pociągami parowymi. Kursuje prawie przez cały rok z Żytawy do Oybinu i Jonsdorfu. Na tym terenie znajduje się kilka muzeów (m.in. krajoznawczo-etnograficzne w Waltersdorfie czy kolejowe w Oybinie), a także Dom Motyli (niem. *Schmetterlingshaus*) w Jonsdorfie.

Park Krajobrazowy Gór Żytawskich jest obszarem niezwykle intensywnie zagospodarowanym turystycznie, zarówno jeśli chodzi o bazę noclegową i gastronomiczną, jak i pod względem szlaków turystycznych, miejsc odpoczynkowych czy nawet parków rozrywki. Wynika to z jednej strony z atrakcyjności tego terenu, na którym skupione są liczne walory krajoznawcze przyrodnicze i kulturowe (często ze sobą wzajemnie powiązane), zaś z drugiej – z niewielkiej powierzchni obszaru chronionego. Niemiecka część Gór Łużyckich stanowi bowiem w przybliżeniu około 15% obszaru całego pasma, do tego jest ona niejako wciśnięta w tereny czeskie (granica państwowa wyznacza ramy Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich aż z trzech stron z wyjątkiem północnej, gdzie granicę Parku poprowadzono u podnóża gór w części wschodniej lub ich przedpołem – obejmując kilka wzgórz powulkanicznych – w części zachodniej). Można powiedzieć, że sytuacja w Górach Łużyckich jest zbliżona do Tatr, których polski fragment jest zdecydowanie mniejszy (22,3% ogólnej powierzchni), intensywniej zagospodarowany i bardziej obciążony ruchem turystycznym niż słowacki.

Ośrodki rozrządowe ruchu turystycznego

Dla Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich można wskazać ośrodki rozrządowe ruchu turystycznego dwóch kategorii: regionalnej i lokalnej (rys. 1). W pierwszym przypadku mowa o Żytawie, która jest ważnym węzłem przesiadkowym dla turystów zmierzających nie tylko w Góry Żytawskie, ale także w inne części Górnych Łużyc (np. klasztor St. Marienthal w Ostritz) czy do Republiki Czeskiej, której przygraniczna część ze względów historycznych jest bardzo popularna wśród Niemców (turystyka sentymentalna). Choć miasto położone jest nieco ponad 3 km na północ od granic badanego Parku (i np. 7,5 km od Oybinu), to przez nie przejeżdżają prawie wszyscy turyści niezmotoryzowani i większość zmotoryzowanych udających się w niemieckie Góry Łużyckie. Z Żytawy pociągi pasażerskie odjeżdżają w pięciu kierunkach, w tym wspomniana kolej wąskotorowa do Oybinu i Jonsdorfu oraz regularna linia przebiegająca u podnóża zachodniej części pasma, a następnie wkraczająca do Czech. Bardzo rozbudowana jest sieć autobusów lokalnych, ale również jedna z linii miejskich dociera do granic badanego Parku (por. tab. 1). Do wad Żytawy jako ośrodka rozrządowego – czy turystycznego w ogólności – należy słabo rozwinięta baza noclegowa

⁵ Na obszarze *Naturpark Zittauer Gebirge* znajduje się 1576 domów przysłupowych (*Naturpark...*, 2012, s. 6).

(nieliczne i raczej drogie hotele⁶) oraz dość ograniczona baza gastronomiczna (Kłopotowski, 2016, s. 133). Mało korzystne są godziny otwarcia punktu informacji turystycznej w ratuszu. Dziwi to tym bardziej, że Żytawa jest bardzo atrakcyjnym miastem słynącym przede wszystkim z unikatowych płócien wielkopostnych (Kłopotowski, 2016, s. 128–134).

Uwagi: Przedstawiono tylko szlaki piesze długodystansowe i lokalne okrężne, pomijając gęstą sieć innych lokalnych szlaków pieszych, a także trasy dla innych form aktywności.

Rysunek 1. Wybrane aspekty organizacji ruchu turystycznego w Parku Krajobrazowym Gór Żytawskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Českosaské Švýcarsko..., 2015; Chráněná..., 2015.

Można wskazać cztery lokalne ośrodki rozrządowe ruchu turystycznego, wszystkie położone już na terenie Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich: Oybin, Jonsdorf, Waltersdorf i Olbersdorf (rys. 1). Trzy pierwsze miejscowości są jednocześnie celem zwiedzania, ale układ dróg publicznych, dostępne parkingi, oferta komunikacji zbiorowej, a przede wszystkim sieć szlaków powodu-

⁶ Być może inne obiekty nie wytrzymują konkurencji ze strony właściwych Gór Żytawskich, gdzie oferta domów wypoczynkowych, pensjonatów, pokoi gościnnych i mieszkań wakacyjnych jest bardzo rozbudowana.

ją, że to z nich turyści rozpoczynają wędrówki po regionie. Znajdują się w nich też dość dobrze zaopatrzone punkty informacji turystycznej, w których można dowiedzieć się o celach wycieczek lub zarezerwować nocleg⁷. Najbardziej rozbudowane centrum, połączone z wystawą poświęconą przyrodzie i historii regionu (niem. *Naturparkhaus*), funkcjonuje w położonym najdalej na zachód Waltersdorfie, co ma na celu przyciągnięcie turystów w tę pozornie mniej atrakcyjną (brak skałek) część pasma. Trzeba jednak podkreślić, że centrum to związane jest z szerszym obszarem *Naturpark Zittauer Gebirge* (*Naturpark...*, 2012, s. 8). Cała wystawa jest dostępna dla osób na wózkach inwalidzkich, a teksty są przygotowane w czterech językach (niemieckim, polskim, czeskim i angielskim). Każda z tych trzech miejscowości odznacza się bardzo rozbudowaną bazą noclegową i gastronomiczną, choć po sezonie ulega ona pewnemu ograniczeniu. Olbersdorf to miejscowość położona między Żytawą a Oybinem (jest to w zasadzie jeden ciąg zabudowań). Chociaż brak tu centrum informacji turystycznej⁸, znacznie mniejsza jest też oferta usług noclegowych i gastronomicznych, o uznaniu jej za ośrodek rozrządowy zdecydowało znaczenie w sieci komunikacji zbiorowej. To w tym miejscu rozwidła się szosa i linia kolei wąskotorowej z Żytawy, prowadząc następnie na południe do Oybinu lub na południowy zachód do Jonsdorfu. W efekcie na jednym z dwóch tutejszych dworców muszą się przesiadać niezmotoryzowani turyści podróżujący wewnątrz regionu, a w weekendy także ci przyjeżdżający z zewnątrz. Pozostałe miejscowości mają niewielkie znaczenie w kształtowaniu kierunków przemieszczania się turystów. Roli ośrodka rozrządowego nie można przypisać położonemu na północnym zachodzie, dość dużemu miastu Großschönau z racji jego peryferyjnego położenia i ograniczonej infrastruktury turystycznej.

Sieć szlaków turystycznych

Sieć szlaków turystycznych, zwłaszcza pieszych, jest w Górach Żytawskich niezwykle rozbudowana. Zauważalne jest to, porównując zarówno z czeską częścią Gór Łużyckich, jak i innymi regionami turystycznymi Niemiec, na przykład położoną dość blisko Szwajcarią Saksońską, która uznawana jest za jeden z najbardziej atrakcyjnych zespołów krajobrazowych Niemiec (Warszyńska 1990, s. 243). Wynika to przede wszystkim z niewielkiego obszaru badanego terenu i dużego ruchu turystycznego, ale ma też swoje uwarunkowania historyczne i kulturowe. Po pierwsze, trzeba pamiętać, że klasyczna niemiecka turystyka górska ma inny charakter niż polska (por. Potocki, 2004, s. 76, 100). Dominują tam raczej krótkie wędrówki (maksymalnie kilkanaście kilometrów, ale z reguły kilka) lub nawet spacer, najczęściej w formie pętli (powrót do miejsca zamieszkania lub na parking), przy czym ważnym elementem aktywności – a czasem nawet jej celem – jest wizyta w górskiej restauracji (schronisku), najlepiej atrakcyjnie położonej. Oczywiście jest to generalizacja odpowiadająca zwłaszcza niemieckiej turystyce w XIX i pierwszej połowie XX wieku, ale taka tradycja do dziś jest dość powszechna w społeczeństwie, dodatkowo utrwalana przez

⁷ W Oybinie – poza biurem informacyjnym u podnóża zamku – na stacji kolei wąskotorowej działa centralny dla Gór Żytawskich punkt pośrednictwa w sprzedaży miejsc noclegowych (mający też wersję internetową).

⁸ Przy głównym, węzłowym przystanku autobusowym znajduje się za to rozbudowany zestaw tablic dotyczących sieci szlaków pieszych.

literaturę piękną czy dawne przewodniki. Różnica w sposobie uprawiania górskich wędrówek między turystami niemieckimi i polskimi była szczególnie łatwo zauważalna przed transformacją w naszym kraju w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, od tego czasu bowiem polska turystyka górską sukcesywnie odchodzi od modelu wypracowanego przez Polskie Towarzystwo Tatrzańskie i upodabnia się do sytuacji w Niemczech (Dudziak, Potocki, 1995, s. 117). Innym uwarunkowaniem historycznym znacznego rozwoju sieci szlaków w Górach Żytawskich są długie tradycje spędzania wolnego czasu i zwiedzania⁹ nieprzerwane po II wojnie światowej – jak to miało miejsce w ówczesnej Czechosłowacji – okresem utrudnionej penetracji strefy nadgranicznej (oczywiście w Niemieckiej Republice Demokratycznej również istniały podobne obostrzenia, ale nie były one tak surowe i obejmowały węższy pas terenu). W czechosłowackich Górach Łużyckich i na obszarach leżących dalej na południe (Ralska pahorkatina) istniały bazy i poligony Armii Radzieckiej, co dodatkowo utrudniało lub nawet uniemożliwiało zwiedzanie tych terenów i – w konsekwencji – rozwój infrastruktury turystycznej. Te różnice między stroną niemiecką i czeską – pomimo kilkudziesięciu już lat od zmiany ustroju – są nadal dobrze widoczne. Kolejnym czynnikiem warunkującym znaczny rozwój sieci szlaków w Górach Żytawskich są położone tam miejscowości uzdrowiskowe i krajoznawcze z długim stażem, co nie ma z kolei miejsca po południowej stronie granicy, a przekłada się na ruch turystyczny oraz liczbę i jakość infrastruktury.

Najlepszym odzwierciedleniem niemieckiego modelu turystyki górskiej jest sieć szlaków pieszych na omawianym terenie, która liczy około 150 km (rys. 1). Jest na tyle gęsta, że węzły rozmieszczone są z reguły częściej niż co 1 km, a w otoczeniu trzech miejscowości rozrządowych (Oybin, Jonsdorf, Waltersdorf) odległość ta spada nawet do 0,5 km. Trzeba przy tym dodać, że uzupełnieniem dla szlaków znakowanych¹⁰ są liczne drogi i ścieżki, które co prawda nie posiadają przygotowanych wzdłuż nich żadnych symboli prowadzących turystę, ale na ich krańcach lub skrzyżowaniach ustawiono drogowskazy, stąd mogą być z powodzeniem wykorzystywane nawet przez wędrowców nieposiadających dokładnych map. Na sieć znakowanych tras dla turystów pieszych składają się trzy grupy szlaków (rys. 1):

⁹ Do popularyzacji Gór Żytawskich przyczynili się w XVIII i XIX w. malarze romantyzmu, m.in. J.A. Thiele, C.D. Friedrich i C.G. Carus, którzy zachwycali się tutejszymi krajobrazami.

¹⁰ Znakowanie szlaków pieszych w Parku Krajobrazowym Gór Żytawskich odbywa się za pomocą symboli podobnych do stosowanych w Polsce czy Republice Czeskiej, co jest ułatwieniem w wędrówkach transgranicznych. Najczęściej znaki składają się z trzech poziomych pasków, z których zewnętrzne są białe, zaś wewnętrzny – w kolorze szlaku (czerwony, zielony, niebieski lub żółty). Symbol ma łączne wymiary 10×10 cm. Szlaki okrężne posiadają zaś znaki w formie białego kwadratu o takich samych wymiarach, na którym znajduje się koło w odpowiednim kolorze (zestaw jak wyżej). Czasami takie symbole stosuje się też dla szlaków łącznikowych. Ścieżki dydaktyczne są znakowane identycznie jak w Polsce (biały kwadrat o wymiarach 10 × 10 cm z zieloną przekątną). Znaki – rozmieszczone wyraźnie rzadziej niż w polskich górach – są malowane na drzewach i skałach lub mają formę plastikowych plaketek, przy czym te ostatnie są czasem niszczone. Zdecydowanie lepiej oznakowane są szlaki główne i te najbardziej popularne (tu częściej pojawiają się plastikowe plakiety), zaś na odcinkach prowadzących przez mniej atrakcyjne rejony (np. przedpole gór) znaki są już z reguły zniszczone i pojawiają się tylko na węzłach lub skrzyżowaniach dróg.

1. Szlaki długodystansowe: Górnołużycka Droga Okrężna¹¹ (niem. *Oberlausitzer Ringweg*), Górnołużycka Droga Górska¹² (niem. *Oberlausitzer Bergweg*) i Łużycki Wąż (niem. *Lausitzer Schlange*).
2. Szlaki lokalne zwykłe, prowadzące z punktu A do punktu B.
3. Szlaki lokalne okrężne, poprowadzone wokół głównych ośrodków turystycznych, przy czym wokół Oybinu, Lückendorfu i Waltersdorfu istnieją nawet po dwie takie trasy. W przypadku pierwszej miejscowości jedna prowadzi bliżej zabudowań, u podnóża stoków i wychodni skalnych otaczających uzdrowisko, zaś druga, znacznie dłuższa, w górnej części stoków, przebiegając przez skalne miasta i liczne punkty widokowe. Szlaki te łączą wszystkie najważniejsze atrakcje w otoczeniu miejscowości i są najlepszym wyborem dla turystów chcących zwiedzić góry w krótkim czasie.

Niektóre szlaki posiadają dodatkowe odgałęzienia, stąd z jednego węzła mogą się rozchodzić więcej niż dwie drogi znakowane w taki sam sposób. Jest to wynik znacznego rozbudowania sieci i zbyt dużej liczby tras w stosunku do używanych symboli i kolorów. Pomocą jednak są jednolite stylistycznie i czytelne drogowskazy ustawiane na każdym węźle szlaków, a także na skrzyżowaniach z drogami nieznaczonymi. Na obszarze Parku wyznaczono też siedem ścieżek dydaktycznych o bardzo różnej długości (1–20 km), z czego jedna na przedgórzu i dwie transgraniczne (*Lehrpfade...*, b.r.w., s. 10–35).

Szlaki piesze z reguły prowadzą drogami leśnymi, jednak na obszarach wychodni piaskowców znaczący jest udział odcinków wybudowanych specjalnie na potrzeby turystów, przy czym czasem już w XIX wieku. Do tradycyjnych i szczególnie popularnych szlaków tego typu należy Duża i Mała Uliczka Skalna (niem. *Große/Klein Felsengasse*) oraz Uliczka Lodowa (niem. *Eisgasse*) – wszystkie trzy na dłuższej pętli wokół Oybinu, a także Ścieżka Alpejska (niem. *Alpenpfad*) koło Jonsdorfu. Występują na nich liczne kamienne schodki (ułożone z bloków i wykute w skałach) oraz ciągi barierek. Najliczniejsze zabezpieczenia i ułatwienia (drabinki, poręcze, łańcuchy, podesty) dotyczą jednak położonych na skałach punktów widokowych, przy czym trzeba podkreślić, że na większość z nich nie prowadzą formalnie znakowane szlaki. Biegają one tylko u ich podnóża, zaś o możliwości wejścia na skały informują drogowskazy. Ma to być może sugerować, że wspinanie się po skałach jest trudniejsze niż standardowa wędrówka górska i zarządca szlaku nie bierze odpowiedzialności za skutki przeceniania swoich umiejętności. Specjalne ułatwienia zdarzają się również na ścieżkach nieznakowanych, co wskazuje, że powstały wcześniej, niż ukształtowała się współczesna sieć szlaków w Górach Żytawskich. Szczególne ich zgrupowanie znajduje się także

¹¹ Ze względu na okólny przebieg *Oberlausitzer Ringweg* posiada znakowanie szlaku okrężnego (biały kwadrat z czerwonym kołem). Dwa pozostałe szlaki długodystansowe posiadają znaki pasowe z paskiem prowadzącym (środkowym) koloru (odpowiednio) niebieskiego i czerwonego.

¹² Górnołużycka Droga Górska ma 118 km długości. Związane są z nią wybrane obiekty noclegowe (niem. *Oberlausnitzer Wanderhotels*), które są specjalnie przygotowane na przyjęcie turystów pieszych. Przez Park przebiegają także szlaki długodystansowe wykorzystujące inne, wcześniej istniejące znakowane trasy. Przykładem jest tzw. Szlak Grzbietowy (niem. *Kammweg*, czes. *Hřebenovka*), który powstał w ramach współpracy transgranicznej i łączy czeskie Góry Izerskie z Górami Łużyckimi po obu stronach granicy. Jest to nawiązanie do najdłuższej przedwojennej znakowanej trasy w Czechach, która wiodła z niemieckiego Blankenstein an der Saale, przez m.in. Rudawy, Czechą Szwajcarię, Góry Izerskie, Karkonosze, Góry Orlickie, Masyw Śnieżnika, aż na szczyt Pradziada (*Hřebenovka...*, 2013).

na dwóch krótkich trasach typu *via ferrata*¹³, jednej na południowy wschód od Oybinu (koniec na skale Monchkanzel, długość około 100 m), drugiej w masywie skalnym Nennenfelsen na zachód od Jonsdorfu (trudniejsza, zwłaszcza w końcowym odcinku, ok. 300 m długości). Co ciekawe, pomimo niewątpliwej atrakcyjności tych tras i unikatowości w tej części Europy nie są one zbyt promowane i dość słabo oznaczone jest dojście do ich punktów początkowych. Trzeba jednak podkreślić, że przed wejściem na obie *via ferraty* znajdują się szczegółowe tablice instruktażowe i regulaminowe w językach niemieckim, polskim i czeskim. Poza odcinkami wymienionymi powyżej do popularnych tras wędrówek należą szlaki prowadzące do schroniska Töpfer z Oybinu i Olbersdorfu, łączące Oybin i Lückendorf (wszystkie z odcinkami wyposażonymi w kamienne schody), prowadzące na góry Hochwald (750 m n.p.m.) i Lausche (wszystkie bez ułatwień) oraz gęsta sieć szlaków i ścieżek dydaktycznych w *Jonsdorfer Felsenstadt* i masywie Nennenfelsen. Z kolei najmniej turystów spotyka się na obszarze między Waltersdorfem a Jonsdorfem, między Jonsdorfem a Olbersdorfem oraz na wschód od Lückendorfu. Są to tereny nieposiadające lub z niewielkimi formami skałkowymi, o mniej urozmaiconej rzeźbie i pokryte lasami. Jednak również te części Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich cechują się rozbudowaną siecią szlaków pieszych.

Uzupełnienie sieci szlaków pieszych stanowią trasy rowerowe, narciarskie i konne. Są one wyraźnie mniej liczne, co wynika przede wszystkim z krótszego okresu ich tworzenia – zaczęły powstawać w drugiej połowie XX wieku, a głównie dopiero na przełomie XX i XXI wieku. Wszystkie prowadzą z reguły szerokimi leśnymi drogami, bardzo rzadko doprowadzając do zgrupowań skałek lub punktów widokowych. Nieco częściej zdarza się to – co może być zaskakujące – w przypadku tras dla turystyki konnej. Sieć tych ostatnich jest mimo wszystko na tyle rozbudowana, że na badanym terenie można wyznaczyć kilkanaście węzłów¹⁴. Szlaki te wiodą drogami leśnymi i wąskimi ścieżkami zarówno w wyższych partiach gór, jak i na bardziej równinnym przedpołu. Problemem jednak jest dość częste pokrywanie się szlaków konnych z pieszymi (w skali badanego Parku jest to co najmniej 15 km), co może rodzić niebezpieczeństwo zwłaszcza dla użytkowników tych drugich. Najmniej atrakcyjna wydaje się oferta dla rowerzystów, co wiąże się z małą popularnością tej formy aktywności wśród Niemców¹⁵. Najwięcej tras tego typu poprowadzono drogami publicznymi o nawierzchni asfaltowej, tylko nieliczne wykorzystują drogi leśne, ale te położone są w niższych partiach gór lub u ich podnóża, gdzie deniwelacje są

¹³ Nazwa *via ferrata* pochodzi z łaciny i oznacza „żelazną drogę”. Pierwsze trasy tego typu wybudowali w Alpach żołnierze i partyzanci podczas I wojny światowej (kolejne powstały w trakcie II wojny światowej). Składały się z zespołów stalowych lin, łańcuchów, poręczy, stopni, drabin i mostów, które pozwalały na pokonywanie bardzo stromych ścian skalnych i znacznych przewyższeń. Jako że jednocześnie udostępniały bardzo atrakcyjne fragmenty gór i pozwalały na podziwianie dalekich widoków, po zakończeniu II wojny światowej zostały otwarte dla turystów. Z czasem zaczęły powstawać też nowe odcinki tego rodzaju.

¹⁴ W ostatnim czasie sieć szlaków konnych uległa jeszcze rozbudowaniu, stąd nie przedstawiają jej w pełni dostępne mapy turystyczne. Konsekwencją są trudności z wyznaczeniu dokładnej liczby węzłów, a także w planowaniu wycieczek. Problemem w użytkowaniu tych tras jest również mała liczba stajni, gdzie można wypożyczyć konie lub przenocować własne. Położone są głównie na przedpołu gór, co zmusza do urządzania długich wędrówek, jeśli chce się dotrzeć w najciekawsze partie regionu. Innym rozwiązaniem jest przewóz koni w miejsce startu wycieczki.

¹⁵ Jedyna wypożyczalnia i serwis rowerowy na terenie Parku znajduje się w Jonsdorfie, zaś inna tego typu infrastruktura w pobliżu – w Żytawie.

niewielkie. W wyżej leżących częściach parku krajobrazowej trasy te pojawiają się prawie wyłącznie na przełęczach, przez które przebiegają drogi asfaltowe (są to z reguły szosy prowadzące do Czech), zaś jedyny odcinek udostępniający górne partie stoków i grzbiet górski, a jednocześnie wiodący drogą nieutwardzoną, łączy Herrenwalde z najwyższą częścią Waltersdorfu (przebiega m.in. po stokach góry Lausche). Problem jednak w tym, że na długości ponad 8 km pokrywa się on ze szlakiem pieszym, co również jest potencjalnie niebezpieczne. Dla narciarzy przygotowano cztery szlaki w formie pętli (krótka na łąkach koło Lückendorfu, dłuższe pomiędzy Oybinem a Jonsdorfem i wokół Hochwaldu – w tym jedna transgraniczna), a ponadto szlaki o przebiegu liniowym – łącznikowe i dwa dłuższe, prowadzące do Czech. Wykorzystują one drogi i ścieżki leśne różnych kategorii, a częściowo nie pokrywają się z drogami, są bowiem przygotowywane przez ratniki, które zostawiają tak zwany ślad¹⁶. Warto jeszcze zwrócić uwagę na trasy przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Wyznaczono je w północno-wschodniej części Parku, gdzie deniwelacje są niewielkie, ale nadal występują lasy. Prowadzą szerokimi drogami gruntowymi, ale także – co nie jest właściwe – drogami publicznymi, gdzie występuje dość duży ruch samochodowy, w tym kursują autobusy. Trasy te są oznaczone na niektórych mapach (np. *Chráněná...*, 2015), ale w terenie można spotkać tylko pojedyncze znaki z piktogramem osoby na wózku inwalidzkim (być może reszta uległa zniszczeniu).

Oferta komunikacji zbiorowej

Na ofertę komunikacji zbiorowej składa się regularny transport kolejowy i autobusowy¹⁷ oraz środki transportu nastawione na obsługę turystów (linia kolei wąskotorowej z Zittau do Oybinu i Jonsdorfu oraz różne pojazdy spalinowe kursujące po Parku, zwłaszcza z Oybinu do okolicznych atrakcji). Kolei normalnotorowa ma większe znaczenie tylko w przypadku dojazdu do regionu, a nie poruszania się w jego obrębie (rys. 1). Zapewnia częste połączenia do Żytawy z różnych części Saksonii (w szczególności z Drezną i Görlitz), a także z przygranicznych rejonów Czech (Liberec, Varnsdorf, Rybnířtř). Co prawda lokalna linia przebiega po północno-zachodniej stronie badanego obszaru, ale w odległości około 4–5 km od gór, więc nie stanowi atrakcyjnej oferty dla turystów chcących dostać się do Waltersdorfu i Jonsdorfu oraz na tamtejsze szlaki. Wybiorą oni raczej komunikację autobusową, która oplata region dość gęstą siatką połączeń. W tym przypadku prawie wszystkie linie zaczynają się w Żytawie i rozchodzą promieniście do poszczególnych miejscowości. Z jednej strony ułatwia to dojazd do gór osobom, które przybyły z zewnątrz regionu (gdyż prawie na pewno punktem przesiadkowym będzie dla nich właśnie Żytawa), ale z drugiej – utrudnia przemieszczanie się po samych Górach Żytawskich, ponieważ przejazd z jednej doliny do drugiej z reguły wymaga korzystania z dwóch autobusów, pokonania dłuższej drogi przez przedgórze i zajmuje czasem nawet ponad 2 godz. ze względu na nie zawsze korzystne skomunikowania

¹⁶ Wypożyczalnie i serwisy sprzętu narciarskiego są liczniejsze niż rowerowego. Znajdują się w Oybinie-Hain, Jonsdorfie, Waltersdorfie i Żytawie.

¹⁷ Pierwsze regularne połączenie autobusowe między Żytawą i Oybinem uruchomiono już w 1926 r., co wskazuje na znaczący ruch turystyczny w tamtym czasie.

w głównym mieście regionu. Jedynie dwie linie kursują wzdłuż pasma górskiego, przy czym jedna z nich (nr 3) czyni to tylko w dni nauki szkolnej (maksymalnie cztery kursy), zaś druga (nr 13, określana jako linia górską – niem. *Gebirgslinie*) wykonuje tylko dwa kursy w dni robocze i cztery w dni wolne (tab. 1).

Zwraca uwagę, że rozkład dostosowany jest przede wszystkim do potrzeb uczniów, stąd większość linii ma częstotliwość znacznie gorszą w wakacje i ferie niż podczas roku szkolnego, zaś w weekendy oferowane są tylko pojedyncze kursy (tab. 1). Nie do końca korzystne są też godziny przejazdów autobusów – w ciągu całego tygodnia mało jest kursów wieczornych, które umożliwiłyby powrót z dłuższej wycieczki, zaś w dni wolne pierwsze kursy są dość późno (nawet w okolicach godz. 11.00). W efekcie na wędrowkę pozostaje tylko kilka godzin, a jeśli uwzględni się czas, który zajmują przesiadki w Żytawie, wiele miejsc dla turystów niezmotoryzowanych pozostaje niedostępnych. Nie zachęca to także do pozostawienia samochodu i skorzystania w zamian z komunikacji zbiorowej, co byłoby pożądane z racji dużego ruchu na drogach i częstego braku miejsc na parkingach, zwłaszcza w Oybinie. Zresztą sposób dojazdu autobusem do tej miejscowości i do Jonsdorfu w dni wolne tym bardziej zniechęca do tego środka lokomocji. Z Żytawy można się wtedy dostać bezpośrednio tylko do Olbersdorfu, skąd dalsze połączenia zapewnia rzadko kursująca linia nr 13. Zachętą do korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej są za to bilety dzienne obejmujące również część terytorium Republiki Czeskiej i Polski w ramach Euroregionu Nysa¹⁸.

Tabela 1. Częstotliwość linii autobusowych obsługujących Park Krajobrazowy Gór Żytawskich

Numer linii autobusowej wraz z relacją	Liczba kursów dziennie ¹⁾			
	dni robocze w roku szkolnym	dni robocze w ferie i wakacje	soboty	niedziele
1: Żytawa – Großschönau – Walterdorf	11–13	11–13	5	4
3: Olbersdorf – Jonsdorf – Waltersdorf – Großschönau	1–4 ²⁾	0 ²⁾	0 ²⁾	0 ²⁾
4: Żytawa – Bertsdorf	13	9	0	0
5: Żytawa – Olbersdorf – Jonsdorf	17–20	10–11	0	0
6: Żytawa – Olbersdorf – Oybin	19–20	9	8 ³⁾	8 ³⁾
7: Żytawa – Lückendorf	7	5	1	1
13: Waltersdorf – Jonsdorf – Olbersdorf – Lückendorf	2	2	4–6	4–6
C: Żytawa – Hartau (linia miejska)	13	13	10	7

Uwagi:

¹⁾ W niektórych przypadkach podawane są przedziały wartości, co wynika z różnej liczby kursów na poszczególnych odcinkach lub w każdym z kierunków.

²⁾ Linia nr 3 z Großschönau kontynuuje się do Seiffhennersdorfu, Neugersdorfu i Oppach, gdzie kursuje nieco częściej, ale nie ma to już większego znaczenia dla obsługi komunikacyjnej badanego regionu.

³⁾ Kursy tylko na odcinku Żytawa – Olbersdorf.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.kvg-zittau.de/fahrplaene/fahrplaene.htm>.

¹⁸ Bilet ten obejmuje też kolej wąskotorową z Żytawy do Oybinu i Jonsdorfu, ale trzeba wnieść dodatkową opłatę za korzystanie z historycznego środka transportu.

Alternatywą dla zwykłych autobusów jest komunikacja nastawiona na obsługę turystów, ale nie dociera ona do wszystkich części regionu. Największą popularnością cieszy się wspomniana już kolej wąskotorowa, która ma gęsto rozmieszczone stacje i przystanki powiązane z siecią szlaków turystycznych (rys. 1) oraz kursuje z dość dużą częstotliwością zależną jednak od sezonu (w letnie weekendy nawet dziewięć kursów w każdym z kierunków, zimą od dwóch do czterech). Brak jednak także połączeń wieczornych. Jest to ponadto propozycja wyraźnie droższa, obsługująca tylko środkowo-wschodni fragment analizowanego Parku, a ponadto przejazd między Jonsdorfem a Oybinem również z reguły wymaga przesiadki na stacji Bertsdorf (zlokalizowanej w praktyce na obrzeżach Olbersdorfu). Z Oybinem – najpopularniejszą miejscowością na badanym terenie – związane są z kolei „pociągi turystyczne” (niem. *Oybiner Gebirgsexpress*), czyli stylizowane traktery z przyczepami, oraz autobusy udające stare pojazdy, kursujące do maja do października. Co ciekawe – pomimo pełnej komercyjności tego projektu i wątpliwej estetyki – docierają one nie tylko pod zamek Oybin, ale też do atrakcji położonych w głębi gór, korzystając z niepublicznych dróg leśnych. Dzięki nim co godzinę można się dostać do schroniska Töpfer i na szczyt Hochwaldu (750 m n.p.m.). Korzystna z racji łączenia sąsiednich dolin jest – obsługiwana zwykle piętrowym autobusem – linia z Oybinu, przez Hain, Jonsdorf, Waltersdorf, do parku rozrywki TRIXXI-Park koło Großschönau (pięć kursów dziennie). Raz w tygodniu oferowana jest też wycieczka do czeskiego Cvikova. Połączenia te nie są jednak uwzględnione w wyszukiwarkach internetowych obejmujących kompleksowo całą południowo-wschodnią Saksonię.

Powiązanie niemieckiej i czeskiej strony gór

Przed wejściem Republiki Czeskiej do strefy Schengen pod koniec 2007 roku dostęp do badanego obszaru z południa prowadził przez drogowe przejścia graniczne Varnsdorf/Großschönau oraz – przecinając teren Polski koło Porajowa – z Hrádka nad Nisou do Żytawy. Z czasem powstawały kolejne przejścia, w tym o charakterze turystycznym, między innymi łączące Krompach z Jonsdorfem i Petrovice z Lückendorfem. Nie do wszystkich zakątków niemieckiej części Gór Łużyckich Czesi mieli jednak korzystny dostęp. Sytuację poprawiło właśnie wejście Republiki Czeskiej do strefy Schengen, dzięki czemu granicę można przekraczać, korzystając ze wszystkich dostępnych dróg. Skutkiem tego była integracja sieci szlaków turystycznych po obu stronach granicy wyrażająca się w zmianach przebiegu niektórych tras (np. poprowadzenie czeskiego czerwonego szlaku na stokach góry Hochwald po stronie niemieckiej, gdzie była wygodniejsza ścieżka i dzięki czemu doprowadza on teraz do wieży widokowej) i wyznaczaniu nowych szlaków, również o przebiegu okrężnym (np. trasa narciarska wokół granicznej góry Hochwald). W efekcie istnieje obecnie piętnaście miejsc wejścia z Republiki Czeskiej bezpośrednio na obszar Parku Krajobrazowego Gór Żytawskich i przynajmniej trzy kolejne w jego bliskim sąsiedztwie (rys. 1). Trzeba przy tym pamiętać, że sieć szlaków po czeskiej stronie jest słabiej rozwinięta, stąd to nie-

mieckie trasy częściej docierają do granicy państwowej, nie zawsze znajdując swoje odpowiedniki u południowych sąsiadów. Czesi przekraczają granicę w celach typowo krajoznawczych, z reguły, by zwiedzić zamek w Oybinie i wędrować wśród piaskowcowych skał, natomiast Niemcy korzystają z czeskich szlaków często tylko na krótkich dystansach, docierając do restauracji, które dość licznie powstały w odległości około 1–2 km od granicy¹⁹.

Podsumowanie i wnioski

Park Krajobrazowy Gór Żytawskich ze względu na swoją atrakcyjność i długą historię rozwoju turystyki jest bardzo licznie odwiedzany i intensywnie zagospodarowany. Jeżeli chodzi o dotarcie do regionu, głównymi czynnikami kształtującymi kierunki przemieszczania się turystów są drogi publiczne, koleje (w tym wąskotorowa o charakterze typowo turystycznym) i sieć linii autobusowych, zaś we wnętrzu Parku – głównie szlaki turystyczne, gdyż połączenia autobusowe wzdłuż pasma są mało korzystne. Rozkłady jazdy nie zachęcają do pozostawienia samochodu, co byłoby bardzo pożądane, biorąc pod uwagę potrzeby ochrony przyrody oraz pojawiające się już obecnie korki na drogach dojazdowych i trudności z parkowaniem. Turyści niezmotoryzowani mogą z kolei mieć problem ze zwiedzeniem pewnych fragmentów analizowanego obszaru chronionego. Baza komunikacyjna i transport publiczny powodują, że większość turystów dociera w Góry Żytawskie przez Żytawę, następnie przemieszczając się do poszczególnych dolin i ośrodków turystycznych, przy czym największą popularnością cieszą się Oybin i Jonsdorf, do których droga wiedzie przez Olbersdorf. Sieć szlaków jest tak zaprojektowana, by za pomocą okrężnych tras odwiedzić najważniejsze atrakcje w okolicy. Istnieją jednak także szlaki długodystansowe i dłuższe szlaki lokalne, które umożliwiają dalsze wędrowki. Biorąc pod uwagę wymienione powyżej wady, organizacji ruchu turystycznego w Parku Krajobrazowym Gór Żytawskich nie można uznać za wzorcową. Jakkolwiek oferta dla turystów pieszych jest bardzo dobra (gęsta – miejscami chyba nawet za gęsta – sieć szlaków, bogate ich wyposażenie), to nastawienie na korzystanie z własnego samochodu w ramach przemieszczeń po regionie jest niewłaściwe, pamiętając o zadaniach ochronnych, jakie stoją przed administracją parku krajobrazowego.

Badania nad sposobami organizacji ruchu turystycznego na wybranych obszarach chronionych (np. Kołodziejczyk, 2015, 2016) mogą posłużyć wypracowaniu wzorców takiego zagospodarowania tych cennych przestrzeni, które będzie odpowiadać potrzebom ochrony przyrody, turystów i osób tam stale mieszkających. Potrzeba do tego jeszcze dalszych prac prowadzonych dla różnych form ochrony przyrody i w różnych regionach, a jednym z kroków pośrednich powinno być wypracowanie klasyfikacji obszarów cennych przyrodniczo nie tyle ze względu na reżim ochronny, ale właśnie uwzględniając sposób udostępnienia turystycznego. W poszczególnych państwach istnieją bowiem różne typy obszarów chronionych, a nawet w obrębie jednego kraju teoretycznie te same formy mogą mieć diametralnie inne sposoby organizacji ruchu turystycznego. Dowodem może

¹⁹ Czynnikiem przyciągającym są przede wszystkim ceny – obiad w Czechach jest dwu- lub trzykrotnie tańszy niż po niemieckiej stronie, i to nawet pomimo faktu, że lokale położone w pobliżu granicy są wyraźnie droższe od tych w innych częściach Gór Łużyckich.

być porównanie sytuacji po niemieckiej i czeskiej stronie Gór Łużyckich (oba obszary chronione odpowiadają polskiemu parkowi krajobrazowemu), ale też skonfrontowanie polskich parków narodowych Tatrzańskiego i Magurskiego, gdzie istnieją zupełnie odmienne uwarunkowania rozwoju turystyki oraz inne są natężenie i charakter ruchu.

Literatura

- Bajda-Gołębowska, M. (2011). Szlaki turystyczne na obszarach chronionych. *Economy and Management*, 1, 57–69.
- Chráněná krajinná oblast Lužické hory 1:25 000 (2015). Česká Lípa: Geodézie On Line.
- Českosaské Švýcarsko, Šluknovsko: turistická mapa 1:40 000 (2015). Vizovice: SHOCart.
- Dudziak, T., Potocki, J. (1995). Rozwój sieci szlaków turystycznych w Sudetach. *Śląski Labirynt Krajoznawczy*, 7, 99–118.
- Fokt, K. (b.r.w.). Górne Łużyce w późnym średniowieczu (1346–1526). W: K. Fokt, L. Tekiel, W. Bena, D. Koreś, *Vademecum historii Górnych Łużyc* (s. 68–91). b.m.w.: Południowo-Zachodnie Forum Samorządu Terytorialnego „Pogranicze”.
- Hřebenovka. Kammweg (2013). Liberec, Görlitz: Geoprint.
- <http://www.kvg-zittau.de/fahrplaene/fahrplaene.htm> (21.09.2016).
- Kłopotowski, A. (2016). *Drezno i Saksonia*. Gliwice: Helion.
- Kołodziejczyk, K. (2015). *Wzorce zagospodarowania szlaków turystycznych w górach średnich na wybranych przykładach europejskich*. Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego UW.
- Kołodziejczyk, K. (2017). Organizacja ruchu turystycznego w Parku Narodowym Czeska Szwajcaria. *Folia Turistica*, 43 (w druku).
- Kondracki, J. (1978). *Geografia fizyczna Polski*. Warszawa: PWN.
- Kowalczyk, A. (2009). Zagospodarowanie turystyczne obszarów chronionych (na przykładzie Afryki Południowej). *Prace i Studia Geograficzne*, 42, 15–58.
- Kowalczyk, A., Derek, M. (2010). *Zagospodarowanie turystyczne*. Warszawa: PWN.
- Kowalczyk, A., Kowalczyk, M., Kulczyk, S. (2010). Zagospodarowanie obszarów turystycznych zgodnie z ideą turystyki zrównoważonej. W: A. Kowalczyk (red.), *Turystyka zrównoważona* (s. 56–77). Warszawa: PWN.
- Kurek, W. (2005). *Turystyka na obszarach górskich Europy – wybrane zagadnienia*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Lehrpfade: Naturpark Zittauer Gebirge (b.r.w.). Großschönau: Naturpark Zittauer Gebirge.
- Migoń, P. (2005). Regiony fizycznogeograficzne. W: J. Fabiszewski (red.), *Przyroda Dolnego Śląska* (s. 19–37). Wrocław: Oddział PAN we Wrocławiu.
- Naturpark Zittauer Gebirge (2012). Großschönau: Gemeinde Großschönau.
- Potocki, J. (2004). *Rozwój zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX w. do II wojny światowej*. Jelenia Góra: Wyd. Turystyczne „Plan”.
- Ptaszycka-Jackowska, D., Baranowska-Janota, M. (1989). *Zasady korzystania z przyrodniczych obszarów chronionych*. Warszawa: Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej.
- Styperek, J. (2002). *Linearne systemy penetracji rekreacyjnej*. Poznań: Wyd. Naukowe Bogucki.
- Warszyńska, J. (1990). Niemiecka Republika Demokratyczna. W: J. Warszyńska (red.), *Regionalna geografia turystyczna świata: część I – Europa i ZSRR* (s. 228–248). Kraków: Wyd. UJ.

ORGANISATION OF TOURIST MOVEMENT IN THE LANDSCAPE PARK ZITTAUER GEBIRGE

KEYWORDS | tourist movement, tourist infrastructure, tourist trails, protected area, Zittau (Lusatia) Mountains

ABSTRACT | One of the most important aspects of managing protected areas is a proper organisation of tourist movement that will reconcile the needs of protecting nature with the interests of tourists and permanent inhabitants of a region. This issue was presented in the article on the example of the Landscape Park Zittauer Gebirge, located in southeast Germany. Tourist movement distribution centres were indicated, the role of tourist trails and public transport in shaping the directions of tourist movement was analysed, as well as the integration of this Park – located near the state border – with the Czech Republic was pointed out. The studied area is well-developed in terms of tourist infrastructure and a crucial role in the organisation of tourist movement plays the exceptionally complex network of hiking trails. However, the offer of public transport does not fully cater the needs of tourists, what is quite problematic taking into account considerably big passenger car traffic and deficiency of parking places.

Translated by Krzysztof Kołodziejczyk

JEL CODES | L83, Z32, Z38