

# SOME ASPECTS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN TOURISM OF METROPOLISES AND METROPOLITAN REGIONS

## *Sustainable tourism in metropolises*

BARBARA LEBIEDOWSKA

*Pułtusk Academy of Humanities, Faculty of Tourism,  
Hotel Management and Environmental Promotion*

Mailing address: Barbara Lebiedowska, Faculty of Tourism, Hotel Management and Environmental Promotion, 56A, 17 Stycznia Street, 06-400 Ciechanów, tel.: +48 603747106, fax: +48 23 6729456, e-mail: barbara\_lebiedowska@yahoo.fr

### Abstract

Sustainable development covers many economy areas including tourism. The paper presents the basic legislative documents relating to the implementation of sustainable tourism in the EU member states, including Poland. It was focused primarily on issues of sustainable tourism in the cities and metropolitan regions. The threat to hospitable acoustic climate of these regions can become a barrier to future development of tourism in these areas.

**Key words:** sustainable tourism, metropolis, metropolitan region, acoustic climate

### Introduction

Commencement of widened discussion on sustainable tourism development dates back to the World Summit in Rio de Janeiro in 1992. Tourism is a part of the internal market of the European Communities and operations in this area must therefore support the implementation of the objectives of the Community's economic activities under the renewed Lisbon Strategy. These objectives have been proposed in the EC Communication "Working together for growth and jobs – a new start for the Lisbon Strategy" [1] and were subsequently accepted by the Council of Europe in March 2005.

Directions of actions in tourism conducted at EU level have been identified in the resolution of the European Parliament entitled "A renewed EU Tourism Policy: Towards a Stronger Partnership for European Tourism" [2]. This document sets out the European Commission initiatives and the way they are carried out in the field of tourism in the current legal framework, in such a way as to take advantage of tourism to achieve the objectives of the renewed Lisbon Strategy. The resolution also underlined that the challenges faced by European tourism require a coherent response in respect of tourism policy at EU level. It should make the best use of available resources and all possible synergies. This message also refers to activities that have been identified in several other European papers. It was assumed, among other things, that the European tourism policy should be complementary to policies carried out in Member States.

One of the proposed courses of action is promotion of sustainable tourism. In 2004, the Group for Sustainable Tourism Development was set up (TSG). This group completed its work in 2007, presenting a report on the action for a more sustainable European tourism [3]. It was emphasized that tourism is a sector particularly associated with sustainable development. Achieving the objectives of sustainable development requires meeting a number of key challenges, which include: reducing the seasonality of demand, reducing the negative impact of tourist transport on the environment, improving the quality of

employment in tourism, maintaining and improving the welfare of local communities and their quality of life, minimizing the use of natural resources, minimizing waste production, protecting and giving value to natural and cultural heritage, ensuring that all social groups have access to tourism, and the use of tourism as a tool in global sustainable development.

The report of the Group for Sustainable Tourism Development served as a basis for subsequent documents, among others: the Commission Communication of October 19, 2007 regarding the agenda for sustainable and competitive European tourism and Conclusions of the Council of Europe on the agenda for a sustainable and competitive European tourism [4].

Based on these documents it can be assumed that sustainable tourism must be a compromise between competing interests of the tourism economy and the needs of ecosystems.

Broadly speaking, sustainable tourism is the use of tangible and intangible resources of the environment maintaining balance at the following levels: environmental, social, spatial and economic. It strengthens the position of the metropolitan centres [5].

Tourism is not a homogeneous, compact field of economy and its development is affected by many areas, including transport, environment, financial sector, etc. often causing the implications of organizational, production, legal and technological nature. Therefore, the interdisciplinary approach to the issue of tourism is necessary.

In June during 2006 EU Summit an updated strategy for the sustainable development of the EU was adopted, which has been given the attribute of integrating the various strategic documents. It includes seven challenges formulated and their objectives, of which one of them relates to sustainable transport, and therefore such transport that on one hand would satisfy the needs of society in economic, social and environmental scope, on the other hand will limit the adverse impact on the economy, society and the environment. Institute for Sustainable Development (InE) found that the document contains many positive elements that create opportunities to support environmental protection and sustainable development

in tourism practice [6]. InE predicts progressive process of tourism nature basing in Poland and the beginning of shaping environmental policy in tourism, which is still missing, and the need to formulate which is becoming larger. In their statements, the Institute relied on the government documents concerning the directions of tourism development up to 2015 [5].

The obvious assumption is that tourism potential of Poland is the sum of potentials located in different regions. Each region has its characteristic natural and cultural values that distinguish it on the tourist map of Europe and Poland.

### Missions of sustainable tourism

Two of three primary missions for the development of tourism in Poland, were formulated as follows: "tourism will be an area exposing and using effectively, while respecting the principle of sustainable development, the valuable potential of the country, in particular cultural heritage and traditions and the richness of nature" and "Poland will be the direction of an attractive tourist destination for domestic and foreign tourists, with effectively functioning tourism industry and modern, competitive and high quality tourism products and services" [5].

These missions are to be pursued through the actions of all entities operating for the development of tourism in Poland in the four different priority areas. The first of these relates to areas of high tourism product competitiveness, and this product can certainly be the silence [7].

The fourth priority area involves shaping of tourism space so as to not only maintain but also increase its value, which can be done *inter alia* through appropriate shaping of the acoustic climate of the tourist metropolitan regions [8].

The biggest culprit responsible for the existing poor state of the acoustic climate of the urban environment is the road infrastructure and its continuous increase in the number of motor vehicles and therefore everyone living in such conditions feels an irresistible need to break out of the zone, which means that silence is not only an asset of the area where it exists, but also sought-after tourist product, able to compete with other, more sophisticated experiences.

### Metropolis and metropolitan region: threats and challenges

In theory, the socio-economic region covers the concept of the tourist region. The main highlights of the tourist region include: tourist attractions, tourist management and tourism. In terms of economic research, tourist region can be identified as the nodal region, which is a specific form of metropolitan region tourism, as a natural, nearest recreational area, especially in weekends for the city's inhabitants. Tourist region due to tourism infrastructure or the environmental impact of tourism development in the area may be regarded as surface or strip region [9].

In the literature devoted to the processes of urbanization and development of urban spatial structure, an important place is occupied by the problem of determining coverage of an urban region. In Poland, it is currently difficult to specify fully-developed examples of the metropolis. Even Warsaw meets only part of the criteria that may determine the recognition of this urban centre as metropolitan [10]. To the even lesser extent those criteria are satisfied in the case of other large Polish cities. However, among Polish urban centres, which will in future have some chance of receiving the metropolitan nature, the following can be identified: Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk and Łódź [11]. These can also be supplemented by Szczecin and the conurbation of Śląsk, as well as Białystok, Lublin, Rzeszów and bipolar agglomeration Bydgoszcz – Toruń [12].

The concept of the metropolitan region was introduced to literature by McKenzie [13]. He joined the city and its background in functional whole and called it the metropolitan region, whose boundaries coincide with the range of dominant influence of the metropolis.

Tourist attractions of the Polish urban agglomerations attract large crowds of tourists every year. For example, two of them involve: very attractive metropolitan area of Warsaw and of Łódź. Łódź conurbation has considerable cultural potential because of its multicultural and multinational history. It boasts of a rich collection of cultural heritage in the region, Poland and the world. In Łódź there are secular monuments, churches and industrial architecture, and unique urban complexes, including the nineteenth-century manufacturing buildings, palaces of their owners with the surrounding parks, houses inhabited by workers and associated facilities: hospitals, churches, schools. In 2007 there were 2450 real properties in the Łódź region entered in the register of historical monuments. The problem is their unsatisfactory condition (60% of the sites require repairs, including 30% of general refurbishment) and too little development for the cultural-tourism purposes. The region has a wide range of festival offer of international importance, also a centre of film culture with a long term worldwide tradition is located in the region capital.

The tourism values of the Warsaw metropolis include historical building complexes of Warsaw, in particular the Old and New Town entered in the UNESCO World Heritage register, and the Royal Route and Wilanów (historic monuments), numerous museums, parks and many others.

It is precisely such objects that attract, to the already congested cities, the crowds of tourists (urban tourism) who want to know such cities closer, but are also looking for a quiet moment in silence and peace before continuing their journey on the most interesting routes. It should be noted, however, that the recreation areas of European cities are gradually reduced since the sixties of the last century, i.e. since the beginning of the automobile boom. Polish cities are experiencing similar changes, dating mainly from the nineties. The number of cars on Polish roads and streets has significantly reduced the acoustic comfort of urban areas, degrading the suburban recreational areas.

Transportation, as an indispensable element and stimulator of economic development, poses a serious danger to the environment of the metropolis. It threatens, through air pollution, noise, fumes and the risk of noise, not only the urban centres but also the adjacent sites of leisure facilities, which form the primary base for weekend leisure. Vehicles reach out practically everywhere, even in the immediate vicinity of the premises subject to acoustic protection. Sound levels emanating from roads are high and typically much exceed 70 dB(A).

Since 2002, the directive applies [14] regarding the acoustic climate, which obliges EU member states, including Poland, to take action to improve the existing situation. These actions may take different forms. Usually they relate to organizational change of traffic in the urban area, the restrictions on entry to the city centres by introducing charges for parking, and also for the possibility of the entry, and the development of public transport or the development of technologies for quiet transport. The actions enabling the creation of so-called "quiet zones" in urban areas also include architectural and urban planning projects involving the appropriate spatial development [8, 15] and the corresponding shape of the building blocks [8].

The current Regulation of the Minister of Environment of the Republic of Poland [16] includes recreational areas located outside the city to areas which are protected against noise. Acceptable level of sound coming from the roads is expressed by the equivalent sound level in decibels A, and for this type of areas amounts to: 60 dB for the daytime and 50 dB for night-

time and it is the same as for multi-family housing areas, single-family houses with craft services, and farm buildings. This regulation does not apply to the recreation areas in urban centres, treating them on par with other areas, assigning to them the limit values equal to urban areas in which they are located, and which are higher values.

### Summing up

It is advisable to have constantly in mind the sustainable use of natural resources and nature of areas attractive for tourism. This applies to both the comprehensive action taken on a large scale under legislative actions and implementation of the new ideas of spatial planning and infrastructure, as well as smaller projects. Especially the latter has an increasing influence on the development of tourism if it is preceded by a more extended, than currently, properly oriented environmental education campaign.

To maintain good conditions of recreation areas, it would be advisable to take an intense fight in their defence, by encouraging the further development of research on the scope for securing the recreational urban and suburban areas from the devastating impacts of road structures.

Further degradation of the acoustic climate could in the future become an effective barrier in the development of tourism on sites related to metropolitan tourism.

In these conditions, particularly environmental protection against noise and promotion of silence as landscape value and a distinctive feature of the environmental sustainability grows to the rank of a valuable and sought after tourist product.

### Literature

1. Communication from President Barroso in agreement with Vice-President Verheugen (Brussels, 2 February 2005) to the spring European Council: Working together for growth and jobs. A new start for the Lisbon Strategy [COM (2005) 24]. <http://eur-lex.europa.eu>
2. European Parliament resolution of 29 November 2007 on a renewed EU Tourism Policy: Towards a stronger partnership for European Tourism (2006/2129(INI)). <http://eur-lex.europa.eu>
3. Agenda for a sustainable and competitive European tourism COM (2007) 621 <http://eur-lex.europa.eu>
4. Council of the European Union conclusions on 22/11/2007, 2832nd Council meeting, 2832-i meeting. <http://eur-lex.europa.eu>
5. Guidelines for tourism development before 2015, the Ministry of Sports and Tourism of the Republic of Poland, a government document adopted by the Council of Ministers on 26 September 2008, Warszawa. [in Polish] <http://ine.improve.pl/lang/pl/page/raporty/id/40/0>
6. Lebiedowska B. (2009) Silence as a competitive tourist product. *Pol. J. Sport Tourism*, 16, 176-184.
7. Lebiedowska B. (2008) Urban and architectural possibilities of creating recreational zones in the urban environment. [in]: M. Lisowski (ed.) *Tourism and Recreation in the City*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Menedżerskiej w Białymstoku. Białystok, 187-196. [in Polish]
8. Świeca A., Brzezińska-Wójcik T. Region in the geographical approach. *Zakład Geografii Regionalnej, Instytut Nauk o Ziemi UMCS.*: <http://www.umcs.lublin.pl/articles.php?aid=2337> [in Polish]
9. Jałowicki B. (1999) *Metropolises*. Wyd. Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania. Białystok. [in Polish]
10. Jałowicki B. (2000) *Social Space of Metropolis*. Wyd. Scholar, Warszawa. [in Polish]
11. Gorzelak G., Smętkowski M. (2005) *Metropolis and its Region*. Wyd. Scholar, Warszawa. [in Polish]
12. Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E. (1998). *Metropolitan functions of Warsaw*. *Zeszyty IGIPZ PAN*, 53, 1-144, Warszawa. [in Polish]
13. Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council, of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise. (Dz. U. L 189 z 18.07.2002). [in Polish]
14. Stawicka-Wałkowska M., Rudno-Rudzińska B. (2000) *Shaping Urban Design as a Form of Protection against External Noise*. Wydawnictwa Instytutu Techniki Budowlanej, Warszawa. [in Polish]
15. Regulation of the Minister of Environment of 14 June 2007 on acceptable levels of environmental noise. (Dz. U. Nr 120, poz. 826). [in Polish]

Submitted: February 11, 2010

Accepted: March 26, 2010

# WYBRANE ASPEKTY ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU W TURYSTYCE METROPOLII I REGIONÓW METROPOLITALNYCH

## *Zrównoważona turystyka w metropoliach*

BARBARA LEBIEDOWSKA

*Akademia Humanistyczna im. A. Gieysztor w Pułtusku, Zamiejscowy Wydział Turystyki,  
Hotelarstwa i Promocji Środowiska w Ciechanowie*

Adres do korespondencji: Barbara Lebieadowska, Zamiejscowy Wydział Turystyki, Hotelarstwa i Promocji Środowiska, ul. 17 Stycznia 56A, 06-400 Ciechanów, tel.: 603747106, fax: 23 6729456, e-mail: barbara\_lebieadowska@yahoo.fr

### **Streszczenie**

Zrównoważony rozwój dotyczy wielu dziedzin gospodarki w tym również turystyki. W pracy przedstawiono podstawowe dokumenty legislacyjne odnoszące się do procesu wdrażania zrównoważonej turystyki w krajach członkowskich Unii Europejskiej, w tym również Polski. Skoncentrowano się przede wszystkim na problemach turystyki zrównoważonej metropolii i regionów metropolitalnych. Zagrożenie przyjaznego klimatu akustycznego tych regionów może stać się w przyszłości barierą rozwoju turystyki na tych terenach.

**Słowa kluczowe:** zrównoważona turystyka, metropolia, region metropolitalny, klimat akustyczny

### **Wprowadzenie**

Rozpoczęcie pogłębionej dyskusji nad zrównoważonym rozwojem turystyki datuje się od Szczytu Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 roku. Turystyka jest częścią rynku wewnętrznego Wspólnot Europejskich i prowadzone w tym obszarze działania muszą więc służyć realizacji celów gospodarczych Wspólnoty realizowanych w ramach odnowionej Strategii Lizbońskiej. Cele te zostały zaproponowane w Komunikacie KE „Wspólne działania na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia – nowy początek Strategii Lizbońskiej” [1] i następnie zaakceptowane przez Radę Europy w marcu 2005 r.

Kierunki prowadzonych na szczeblu UE działań w turystyce zostały określone w rezolucji Parlamentu Europejskiego zatytułowanej „Odnowiona polityka turystyczna UE: Ku silniejszemu partnerstwu na rzecz turystyki europejskiej” [2]. Dokument ten określa inicjatywy Komisji Europejskiej oraz sposób ich realizowania w obszarze turystyki w obecnych ramach prawnych, w taki sposób, aby wykorzystać turystykę dla realizacji celów odnowionej Strategii Lizbońskiej. W rezolucji podkreślono także, że wyzwania, przed jakimi stoi turystyka europejska, wymagają spójnej odpowiedzi w zakresie polityki turystycznej na szczeblu UE. Powinna ona w najlepszym możliwym stopniu wykorzystywać dostępne zasoby oraz wszelkie możliwe synergije. Komunikat ten odwołuje się też do działań, które zostały określone w wielu innych europejskich dokumentach. Założono, między innymi, że europejska polityka turystyczna powinna mieć charakter komplementarny względem polityk realizowanych w państwach członkowskich.

Jednym z proponowanych kierunków działań jest promowanie zrównoważonej turystyki. W roku 2004 powołano Grupę ds. Zrównoważonego Rozwoju Turystyki (TSG). Grupa ta zakończyła prace w 2007 roku przedstawiając raport na temat działań na rzecz bardziej zrównoważonej turystyki europejskiej [3]. Podkreślono w nim, że turystyka jest branżą szczególnie związaną ze zrównoważonym rozwojem. Osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju wymaga sprostania kilku klu-

czowym wyzwaniom, do których zaliczono: redukcję sezonowości popytu, ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu turystycznego na środowisko, poprawę jakości zatrudnienia w turystyce, utrzymanie i podniesienie dobrobytu społeczności lokalnych oraz jakości ich życia, minimalizowanie wykorzystania zasobów naturalnych, minimalizowanie produkcji odpadów, ochronę i nadawanie wartości dziedzictwu naturalnemu i kulturowemu, zapewnienie wszystkim grupom społecznym dostępu do turystyki, a także wykorzystanie turystyki jako narzędzia w globalnym, zrównoważonym rozwoju.

Raport Grupy ds. Zrównoważonego Rozwoju Turystyki stanowił podstawę do opracowania kolejnych dokumentów, między innymi: Komunikatu Komisji z dnia 19.X.2007 r. dotyczącego agendy dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej oraz Konkluzji Rady Europy w sprawie agendy dla zrównoważonej i konkurencyjnej turystyki europejskiej [4].

Na podstawie tych dokumentów można uznać że zrównoważona turystyka musi być wyrazem kompromisu między konkurencyjnymi interesami gospodarki turystycznej a potrzebami ekosystemów.

W szerszym ujęciu, turystyka zrównoważona polega na korzystaniu z materialnych i niematerialnych zasobów środowiska z zachowaniem równowagi na płaszczyznach: ekologicznej, społecznej, przestrzennej i ekonomicznej. Wzmacnia też pozycję ośrodków metropolitalnych [5].

Turystyka nie jest jednorodną, zwartą dziedziczą gospodarki; rzutuje na jej rozwój wiele dziedzin, m.in. transport, ochrona środowiska, sektor finansowy, itd. powodując często implikacje natury organizacyjnej, produkcyjnej, prawnej i technologicznej. Dlatego też niezbędne jest interdyscyplinarne podejście do problematyki turystyki.

W czerwcu 2006 r. na Szczyście UE przyjęto zaktualizowaną strategię zrównoważonego rozwoju UE, której nadano charakter integrujący różnego rodzaju dokumentów strategicznych. Sformułowano w niej siedem wyzwań i dotyczących ich celów, z czego jeden z nich odnosi się do zrównoważonego transportu, a więc takiego transportu, który z jednej strony zaspoko-

potrzeby społeczne w zakresie gospodarczym, socjalnym i ekologicznym, a z drugiej będzie ograniczał niepożądany wpływ transportu na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko naturalne. Instytut na rzecz Ekorozwoju (InE) stwierdził istnienie w tym dokumencie wielu pozytywnych elementów, które stwarzają szanse na wsparcie ochrony środowiska i zasad zrównoważonego rozwoju w praktyce turystycznej [6]. InE prognozuje postępujący proces ekologizacji turystyki w Polsce i początek kształtowania się polityki ekologicznej w turystyce, której ciągle brak i której potrzeba sformułowania staje się coraz większa. W stwierdzeniach swoich, Instytut oparł się na dokumentach rządowych dotyczących kierunków rozwoju turystyki do 2015 roku [5].

Oczywistym założeniem jest, że potencjał turystyczny Polski jest sumą potencjałów znajdujących się w poszczególnych regionach. Każde województwo posiada tylko dla siebie charakterystyczne walory przyrodnicze i kulturowe, które wyróżniają je na mapie turystycznej Polski i Europy.

### Misje zrównoważonej turystyki

Dwie z trzech podstawowych misji rozwoju turystyki w Polsce sformułowano w sposób następujący: „turystyka będzie dziedziną eksponującą i wykorzystującą w sposób efektywny, a równocześnie respektującą zasady rozwoju zrównoważonego cenne potencjały kraju, w szczególności dziedzictwo kultury i tradycji oraz bogactwo przyrody” a także „Polska będzie kierunkiem atrakcyjnym turystycznie dla turystów krajowych i zagranicznych, ze skutecznie funkcjonującym przemysłem turystycznym oraz nowoczesnymi, konkurencyjnymi i wysokiej jakości produktami i usługami turystycznymi” [5].

Wymienione sformułowania mają być realizowane poprzez działania wszystkich podmiotów działających na rzecz rozwoju turystyki w Polsce w ramach 4-ech różnych obszarów priorytetowych. Pierwszy z tych obszarów dotyczy produktu turystycznego o wysokiej konkurencyjności, a takim produktem może być niewątpliwie cisza [7].

Czwartym obszarem priorytetowym jest kształtowanie przestrzeni turystycznej w taki sposób, aby nie tylko zachować, ale także podnieść jej wartość, co uczynić można między innymi poprzez odpowiednie kształtowanie jej klimatu akustycznego turystycznych regionów metropolitalnych [8].

Największym winowajcą odpowiedzialnym za istniejący zły stan klimatu akustycznego środowiska miejskiego jest infrastruktura drogowa z jej ciągłym wzrostem ilości pojazdów samochodowych i dlatego każdy przebywający w takich warunkach czuje obecnie nieodpartą potrzebę wyrwania się z takiej strefy, co powoduje, że cisza staje się nie tylko walorem terenów na których występuje, ale także poszukiwanym produktem turystycznym, zdolnym konkurować z innymi, bardziej wyrafinowanymi doznaniem.

### Metropolia i region metropolitalny: zagrożenia i wyzwania

W teorii regionu społeczno-ekonomicznego mieści się pojęcie regionu turystycznego. Głównymi wyróżnikami regionu turystycznego są: walory turystyczne, zagospodarowanie turystyczne oraz ruch turystyczny. W aspekcie badań ekonomicznych, region turystyczny może być utożsamiany z regionem węzłowym, którego specyficzną formą jest turystyczny region metropolitalny, jako naturalny, najbliższy obszar wypoczynkowy, zwłaszcza wypoczynku weekendowego mieszkańców miasta. Region turystyczny, ze względu na infrastrukturę turystyczną lub wpływ środowiska na rozwój turystyki na danym obszarze, może być traktowany także jako region powierzchniowy lub pasmowy [9].

W literaturze poświęconej procesom urbanizacji i rozwojowi struktury przestrzennej miast ważne miejsce zajmuje problem wyznaczania zasięgu regionu miejskiego. W Polsce trudno jest obecnie wskazać w pełni wykształcone przykłady metropolii. Nawet Warszawa spełnia tylko część kryteriów, które mogą decydować o uznaniu tego ośrodka miejskiego za metropolię [10]. W jeszcze mniejszym stopniu te kryteria są spełnione w przypadku pozostałych dużych polskich miast. Tym niemniej wśród polskich ośrodków miejskich, które w przyszłości mają pewne szanse uzyskania charakteru metropolitalnego można wskazać: Kraków, Wrocław, Poznań, a także Trójmiasto i Łódź [11]. Do nich może też aspirować Szczecin i Konurbację Śląską, a także Białystok, Lublin, Rzeszów i aglomeracja bipolarna Bydgoszcz – Toruń [12].

Pojęcie regionu metropolitalnego zostało wprowadzone do literatury przez McKenzie [13]. Połączył on miasto i jego zaplecze w całość funkcjonalną i nazwał ją regionem metropolitalnym, którego granice pokrywały się z zasięgiem dominującego wpływu metropolii.

Atrakcje turystyczne polskich wielkich aglomeracji miejskich przyciągają corocznie rzesze turystów. Przykładowo, dwie spośród nich, niezwykle atrakcyjne metropolie to region warszawski i region łódzki. Aglomeracja łódzka posiada duży potencjał kulturalny ze względu na swoją wielokulturową i wielonarodowościową przeszłość. Może poszczycić się bogatymi zbiorami dziedzictwa kulturowego w skali regionu, Polski i świata. W Łodzi występują zabytki świeckie, sakralne i architektury poprzemysłowej oraz unikatowe zespoły urbanistyczne, obejmujące XIX-wieczne obiekty produkcyjne, pałace ich właścicieli z otaczającymi parkami, domy zamieszkiwane przez robotników oraz obiekty towarzyszące: szpitale, kościoły, szkoły. W roku 2007 w województwie łódzkim było 2450 obiektów nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków. Problem stanowi ich niezadowolający stan techniczny (60% zabytków wymaga remontów, w tym 30% remontów kapitalnych) oraz zbyt małe zagospodarowanie na cele kulturalno-turystyczne. Region posiada szeroka ofertę festiwalową o randze międzynarodowej, ponadto w stolicy regionu ma swoją siedzibę ośrodek kultury filmowej o długoletniej światowej tradycji.

Do walorów turystycznych metropolii warszawskiej należą zespoły zabytkowe Warszawy, w tym zwłaszcza Stare i Nowe Miasto wpisane na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego oraz Trakt Królewski i Wilanów (pomniki historii), liczne muzea, parki a także wiele innych.

To właśnie takie obiekty przyciągają, do już zatłoczonych miast, kolejne rzesze turystów (turystyka miejska) pragnących je poznać bliżej, ale też poszukujących chwili wytchnienia w spokoju i ciszy przed dalszą wędrówką najciekawszymi trasami. Należy jednak zauważyć, że tereny wypoczynkowe miast europejskich zmniejszają się sukcesywnie od lat sześćdziesiątych ubiegłego stulecia, tj. od początku boomu samochodowego. Polskie miasta przeżywają podobne zmiany, datowane głównie od lat dziewięćdziesiątych. Przyrost liczby pojazdów samochodowych na polskich ulicach i drogach znacznie obniżył komfort akustyczny terenów miejskich, degradując również podmiejskie tereny wypoczynkowe i rekreacyjne.

Transport, jako nieodzowny element i stimulator rozwoju gospodarczego, stanowi poważne niebezpieczeństwo dla środowiska metropolii. Zagraża on, poprzez zanieczyszczenie powietrza spalinami oraz zagrożenie hałasem nie tylko centrum miejskim, ale także pobliskim terenem wypoczynkowym, stanowiącym bazę przede wszystkim wypoczynku weekendowego. Pojazdy samochodowe docierają obecnie praktycznie wszędzie, nawet w bezpośrednie sąsiedztwo obiektów podlegających ochronie akustycznej. Poziomy dźwięku pochodzące od dróg są wysokie i zwykle znacznie przekraczają 70 dB(A).

Od roku 2002 obowiązuje dyrektywa [14] dotycząca klimatu akustycznego, która zobowiązuje kraje członkowskie UE, w tym również Polskę, do podejmowania działań poprawiających istniejącą sytuację. Działania te mogą przybierać różne formy. Zwykle dotyczą one zmian organizacyjnych ruchu na terenie aglomeracji, ograniczenia wjazdu do centrów miast poprzez wprowadzanie opłat nie tylko za parkowanie ale także za możliwość samego wjazdu a także rozwoju transportu zbiorowego czy rozwoju technologii na rzecz cichego transportu. Do działań umożliwiających tworzenie tzw. „stref cisy” w aglomeracjach miejskich zaliczyć też należy przedsięwzięcia architektoniczno-urbanistyczne polegające na odpowiednim przestrzennym kształtowaniu zabudowy [8, 15] oraz odpowiednim ukształtowaniu bryły budynku [8].

Obecnie obowiązujące Rozporządzenie Ministra Środowiska Rzeczypospolitej Polskiej [16] zalicza tereny rekreacyjno-wypoczynkowe zlokalizowane poza miastem, do obszarów które podlegają ochronie przed hałasem. Dopuszczalny poziom dźwięku pochodzący od dróg kołowych wyrażony równoważnym poziomem dźwięku w decybelach A, wynosi dla tego typu obszarów: dla pory dziennej 60 dB a dla pory nocnej 50 dB i jest taki sam jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi oraz zabudowy zagrodowej. Rozporządzenie to nie odnosi się natomiast do terenów wypoczynkowych w strefach zurbanizowanych, traktując je na równi z pozostałymi terenami, przyporządkowując im wartości dopuszczalne hałasu równe strefom miejskim w których się znajdują, a które są wartościami wyższymi.

#### Podsumowanie

Wskazaniem jest mieć nieustannie na uwadze zrównoważone wykorzystywanie zasobów natury i charakteru obszarów atrakcyjnych turystycznie. Dotyczy to zarówno działań kompleksowych podejmowanych na dużą skalę w ramach działań legislacyjnych, a także realizacji nowych założeń przestrzennych urbanistycznych i infrastrukturalnych, jak i kameralnych. Szczególnie te ostatnie mają coraz większy wpływ na rozwój turystyki jeżeli zostaną poprzedzone bardziej poszerzoną, niż ma to miejsce obecnie, akcją właściwie ukierunkowanej edukacji ekologicznej.

Aby zachować dobre warunki terenów wypoczynkowych, należałoby podjąć intensywną walkę w ich obronie, poprzez popieranie dalszego rozwoju badań, nad możliwościami zabezpieczenia terenów rekreacyjnych miejskich i podmiejskich przed zgubnymi wpływami struktur drogowych.

Dalsza degradacja klimatu akustycznego może stać się w przyszłości skuteczną barierą rozwoju turystyki terenów związanych z turystyką metropolitalną.

Do rangi wartościowego i poszukiwanego produktu turystycznego w tych warunkach urasta szczególnie ochrona środowiska przed hałasem i promocja cisy jako waloru krajobrazu i cechy wyróżniającej środowiska zrównoważonego.

#### Piśmiennictwo

1. Communication from President Barroso in agreement with Vice-President Verheugen (Brussels, 2 February 2005) to the spring European Council: Working together for growth and jobs. A new start for the Lisbon Strategy [COM (2005) 24] <http://eur-lex.europa.eu>
2. European Parliament resolution of 29 November 2007 on a renewed EU Tourism Policy: Towards a stronger partnership for European Tourism (2006/2129(INI)) <http://eur-lex.europa.eu>
3. Agenda for a sustainable and competitive European tourism COM (2007) 621 <http://eur-lex.europa.eu>
4. Council of the European Union conclusions on 22/11/2007, 2832nd Council meeting, 2832-i meeting. <http://eur-lex.europa.eu>
5. Kierunki rozwoju turystyki do 2015 roku, Ministerstwo Sportu i Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej, Dokument rządowy przyjęty przez Radę Ministrów R.P. w dniu 26 września 2008 r., Warszawa.
6. <http://ine.improve.pl/lang/pl/page/raporty/id/40/0>
7. Lebiedowska B. (2009) Cisza jako konkurencyjny produkt turystyczny. *Pol. J. Sport Tourism*, 16, 176-184.
8. Lebiedowska B. (2008) Urbanistyczne i architektoniczne możliwości kreowania stref rekreacyjnych w środowisku miejskim. [w]: M. Lisowski (red.) *Turystyka i rekreacja w mieście*. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Menedżerskiej w Białymstoku. Białystok, 187-196.
9. Świeca A., Brzezińska-Wójcik T. Region w ujęciu geograficznym. Zakład Geografii Regionalnej, Instytut Nauk o Ziemi UMCS.: <http://www.umcs.lublin.pl/articles.php?aid=2337>
10. Jałowiecki B. (1999) *Metropolie*. Wyd. Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania. Białystok.
11. Jałowiecki B. (2000) *Spółeczna przestrzeń metropolii*. Wyd. Scholar, Warszawa.
12. Gorzelak G., Smętkowski M. (2005) *Metropolia i jej region*. Wyd. Scholar, Warszawa.
13. Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E. (1998) Funkcje metropolitalne Warszawy. *Zeszyty IGiPZ PAN*, 53, 1-144, Warszawa.
14. Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dn. 25 czerwca 2002 odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, (Dz. U. L 189 z 18.7.2002).
15. Stawicka-Wałkowska M., Rudno-Rudzińska B. (2000) *Kształtowania wnętrza urbanistycznych jako forma zabezpieczenia przed hałasem zewnętrznym*. Wydawnictwa Instytutu Techniki Budowlanej, Warszawa.
16. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826).

Otrzymano: 11.02.2010

Przyjęto: 26.03.2010