Armin Mikos v. Rohrscheidt

Raport z badania potencjału turystyczno-kulturowego Szlaku Kanału Elbląskiego

1. Dane identyfikujące badanie

Badanie zostało zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

1.1. Cel, zakres i metoda badania.

Celem badania jest ustalenie potencjału Kanału Elbląskiego jako systemu i obszaru eksploatacji turystycznej ukierunkowanej na walory antropogeniczne. Badanie uwzględnia zarówno same zasoby odpowiadające zainteresowaniom i preferencjom poszczególnych grup turystów (w tym ich aktualną lub potencjalną atrakcyjność dla turysty oraz poziom dostępności komunikacyjnej i fizycznej), jak i zakres realizowanych czynności zarządczych, poziom obsługi turystów w przestrzeni Kanału (gminach położonych przy szlaku wodnym), infrastrukturę służącą turystyce, informację turystyczną i promocję oraz poziom organizacji usług i produktów turystycznych, w tym tematycznych i lokalnych. W jego ramach przebadano również środowisko zaangażowane w organizację i rozwój oferty kulturowo-turystycznej w obszarze Kanału, ustalając jego opinię na temat potencjału i istniejących produktów i usług, oczekiwania na temat przyszłej struktury i organizacji szlaku oraz preferencje w odniesieniu do modelu i zakresu zarządzania szlakiem kulturowym.

Badanie zrealizowano zgodnie z metodą analizy potencjału turystyczno-kulturowego szlaków tematycznych, opublikowana w: Mikos v. Rohrscheidt A., 2010, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków, s. 69-173 (zakresy oceny, zasady bonitacji, ankiety szlaków i obiektów) oraz: Mikos v. Rohrscheidt A., 2013, *Szlak Piastowski w przebudowie. Struktura, zarządzanie, oferta kulturowo-turystyczna*, Proksenia, Kraków, s. 92-123 (ustalanie potencjału gmin w przestrzeni szlaku, formuła i treść wywiadów eksperckich). W związku z aktualnym statusem Kanału Elbląskiego jako systemu hydrotechnicznego ze szlakiem wodnym użytkowanym turystycznie, jednak nie działającego formalnie jako szlak kulturowy, którego różne aspekty funkcjonowania powiązane z turystyką są koordynowane przez rozmaite podmioty wymieniona metoda badania szlaków (istniejących i koordynowanych) wymagała uzupełnienia. Należało w tym wypadku osobno pozyskać dane od podmiotów zarządzających cząstkowo (dziedzictwem, ruchem turystycznym, organizacją tras alternatywnych oraz pozostałych usług) oraz uwzględnić ich punkty widzenia na warunki i perspektywy przyszłej organizacji oraz rozwoju Kanału jako systemu eksploatacji turystycznej i udostępniania dziedzictwa. Dlatego w badaniu zastosowano triangulację metodologiczną. Obok zakładanych w metodzie analizy potencjału szlaków regionalnych analizy dokumentacji (źródeł historycznych, literatury fachowej technicznej, ankiet operatorów (AS1 i AS2) i zestawień istniejących ofert [inf.S.] oraz badania terenowego walorów, organizacji i obsługi turystyki i infrastruktury realizowanego z wykorzystaniem formularzy obiektów [KAO] i gmin [KAG, ZONiG] i dokumentowanego fotograficznie [DFO], zastosowano dodatkowo metodę wywiadu eksperckiego [WE]. Ten trzeci, osobny element służył pozyskaniu wiedzy na temat: zapotrzebowania potencjalnych interesariuszy szlaku kulturowego na wprowadzenie jednolitego produktu turystyki kulturowej, ich oceny istniejącej sytuacji, w tym walorów, atutów i słabości aktualnej oferty i zakresu oraz poziomu organizacji turystyki wokół Kanału, wyobrażeń, oczekiwań i postulatów zaangażowanych podmiotów i środowisk w odniesieniu do organizacji oraz oferty kulturowo-turystycznej szlaku, ich gotowości do podjęcia takiego

działania, wreszcie pożądanego modelu koordynacji systemu. W wywiadzie eksperckim (realizowanym zgodnie z założeniami wywiadu strukturyzowanego, z wykorzystaniem formularza z 12 pytaniami) wzięło udział 26 osób wytypowanych uprzednio ze względu na pełnione funkcje samorządowe lub zarządcze w stosunku do infrastruktury Kanału, zaangażowanie i doświadczenia wynikające z uczestnictwa w organizacji oferty turystycznej lub świadczenia usług turystycznych, wreszcie doświadczenie wynikające z kontaktu z turystami w ramach ich obsługi. W składzie grupy ankietowanych znaleźli się: przedstawiciele władz samorządowych gmin w przestrzeni szlaku (położonych nad Kanałem Elbląskim i jego odnogami – (6), przedsiębiorcy tworzący i sprzedający ofertę turystyczną lub jej usługi składowe (5), osoby zaangażowane w organizacjach działających na rzecz turystyki i/lub dziedzictwa kulturowego (5) osoby zaangażowane bezpośrednio w obsługę turystów korzystających z oferty Kanału (6) i cztery inne osoby, m.in. odpowiedzialne za ruch na torze wodnym oraz długoletni, intensywni użytkownicy szlaków wodnych. Dla wyjaśnienia ewentualnych niezgodności danych pochodzących źródeł, opracowań i ankiet i uzyskania aktualnej informacji odnoszącej się do obiektów oraz usług, stosowano zapytania waloryzacyjne (w formie rozmowy telefonicznej anonimowego klienta/interesanta). Zostały one udokumentowane za pomocą serii formularzy (ZW 1-10), dołączonych do listy załączników. Konsultację Urzędu udokumentowano archiwizując odpowiedź (K-1).

1.2. Metryka badania:
Przedstawiciel koordynatora, uczestniczący w procesie waloryzacji:
Stanisława Pańczuk, Prezes Stowarzyszenia Łączy nas Kanał Elbląski, Elbląg, [AS 1]
Tel: + 48 602 516 830, Email: biuro@kanal-elblaski-lgd.pl
Jarosław Barczuk, Dyrektor, Żegluga Ostródzko-Elbląska [AS 2]
Tel. + 48 609 520 900, Email: j.barczuk@zegluga.com.pl
Badania wstępne (identyfikujące): 1-8 sierpnia 2016
Przeprowadził: Armin Mikos v. Rohrscheidt
Badania terenowe: 9-13 sierpnia 2016
Przeprowadzili: Armin Mikos v. Rohrscheidt, Oleksiy Artyshuk
Data wypełnienia formularza: 1-4 września 2016
Wykonał: Armin Mikos v. Rohrscheidt

1.3. Dane podstawowe systemu
Nazwa szlaku: Szlak Kanału Elbląskiego
Rodzaj systemu: szlak wodny z potencjałem turystyczno-kulturowym
Rok utworzenia szlaku: przebieg ustalony w momencie otwarcia szlaku wodnego
Żegluga pasażerska na szlaku organizowana i koordynowana od roku 1912
Lokalizacja: woj**.** warmińsko-mazurskie
Zasięg: regionalny
Ranga (znaczenie) **w zakresie dedykowanej formy turystyki kulturowej:** międzynarodowa
Deklarowana tematyka szlaku:
Szlak dziedzictwa myśli technicznej: wodny szlak transportowy i turystyczny, odpowiada zainteresowaniom turystyki industrialnej i częściowo: turystyki dziedzictwa kulturowego.

1.4. Opis szlaku.
1.4.1. Położenie geograficzne.

Kanał Elbląski łączy kilkadziesiąt miejscowości i obiektów, położonych na terenie pomiędzy Ostródą i Iławą z jednej strony oraz Elblągiem z drugiej. Oś główną szlaku stanowi droga wodna. Główny szlak wodny przebiega południkowo na linii Elbląg – Miłomłyn - Ostróda. Ważną odnogą jest (rozciągnięty mniej więcej równoleżnikowo) szlak od Miłomłyna do Jeziora Jeziorak i Iławy. Pozostałe dwie mniejsze odnogi prowadzą: jedna z Ostródy do J. Szeląg i Starych Jabłonek, druga z J. Jeziorak przez kanał Dobrzycki i J. Ewingi do Zalewa.

Szlak wodny i tym samym trasa główna szlaku jest częściowo naturalna w akwenach jezior (od północy: Druzno, Piniewskie, Samborskie, Ruda Woda, Ilińskie, Drwęckie, na odnogach: bocznych Karnickie, Dobskie, Jeziorak, Płaskie, Ewingi, Pauzeńskie, Szeląg), a częściowo utworzona sztucznie przez budowę kanału transportowego. Przebieg szlaku i jego kilometraż opisany jest szczegółowo w literaturze fachowej [Januszewski, s. 36-43]. Całkowita długość trasy wodnej szlaku wraz odgałęzieniami wynosi 151,7 km, z tego 81 km przypada na tor główny Ostróda-Elbląg. Bezpośrednio przy torze wodnym oraz w pewnej odległości od niego, co wynikało z potrzeb zabezpieczenia przeciwpowodziowego, regulacji poziomu wód, obsługi szlaku wodnego zlokalizowane są urządzenia hydrotechniczne i ziemne (pochylnie z maszynowniami i kanałami obiegowymi, śluzy, jazy, przepompownie, wrota, przepusty, wały, nasypy, tunele i inne), przeprawowe (mosty i kładki) oraz budynki obsługi. Duża część tych urządzeń stanowi zabytki techniki. W budowie części z nich zastosowano rozwiązania pionierskie w skali światowej, co decyduje o znaczeniu systemu (jako całości) dla historii techniki oraz jest kluczowe dla jego potencjału jako szlaku turystyczno-kulturowego.

1.4.2. Geneza i rozwój szlaku wodnego.

Potrzeba przewożenia większych mas surowca (początkowo głownie drewna i płodów rolnych) oraz towarów wielkogabarytowych między portem morskim w Gdańsku a leżącym na południe obszarem Górnych Prus (Oberland) już w średniowieczu próbowano rozwiązać z wykorzystaniem dróg wodnych. Głównym szlakiem transportowym była wówczas rzeka Drwęca, a dalej Wisła. Jednak długość tego szlaku (narzucona przez bieg obu rzek) i koszty oraz czas związane z jego przemierzeniem poważnie ciążyły na efektywności i opłacalności transportu, a przez to na rozwoju gospodarczym regionu. Dlatego już w okresie polskiego panowania w tzw. Prusach Królewskich (po roku 1466) były realizowane przedsięwzięcia alternatywnego połączenia wodnego między rosnącym w znaczenie innym miastem portowym – Elblągiem, a terenami na południe od niego. Przez eksploatację Jeziora Druzno jako drogi transportu i regularne zabiegi utrzymujące odpowiednie dla statków parametry toru wodnego na rzece Elbląg udało się stworzyć połączenie między miastem a terenami położonymi o ponad 20 kilometrów na południe. Sam Elbląg połączył z Gdańskiem przez Nogat i Wisłę tzw. Kanał Jagielloński, zbudowany w roku 1494. Rozwiązano w ten sposób problem tylko połowicznie, dla okolicy Elbląga. Także w południowej części dzisiejszego systemu Kanału już w okresie średniowiecznym realizowano inwestycje komunikacyjne z wykorzystaniem rozwiązań wodno-technicznych. W I połowie XIV wieku wykopano Kanał Dobrzycki, łączący Zalewo i Jezioro Ewingi z Jeziorem Jeziorak, a stąd rzeką Iławka i Drwęcą do Wisły. Pod koniec wieku XVIII i na początku XIX, w związku z dynamicznym rozwojem rolnictwa w Prusach Wschodnich, sprawa transportu surowców o towarów, w tym cięższych maszyn rolnych, stawała się coraz bardziej pilna. Kolejne plany, zakładające połączenie sieci jezior między Ostródą a Elblągiem, nie doczekały się realizacji głównie z powodu dużej różnicy poziomów wód w tych akwenach. Za pomocą znanych wtedy rozwiązań (śluz) można było wprawdzie wprowadzić ruch barek towarowych, jednak szacowane koszty wybudowania i utrzymania bardzo dużej liczby (kilkudziesięciu) śluz były bardzo wysokie, a czas przebycia szlaku przez każdorazowe wykorzystanie każdej z nich – bardzo długi. Nowatorskie rozwiązanie tego problemu przedłożył Georg Jacob Steenke, aktualnie historycy przypuszczają znaczący udział innych osób w przygotowaniu tego projektu, m.in. Carla Lentze. Ten plan budowy szlaku wodnego złożono królewskiemu rządowi pruskiemu w roku 1837. Prace rozpoczęto w Miłomłynie 28 października 1844 roku. Na odcinku Miłomłyn – Iława/Zalewo i Miłomłyn-Ostróda żegluga była możliwa w roku 1850. Natomiast na odcinku Miłomłyn-Elbląg droga transportowa została otwarta 31 sierpnia 1860 (i ten rok, w związku z pełnym połączeniem transportem wodnym z rzeką Elbląg i portem morskim w Elblągu jest podawany jako rok rozpoczęcia funkcjonowania Kanału). Ostatnie prace przy rozwijaniu tego wodnego systemu komunikacyjnego, na odcinku

z Ostródy do Starych Jabłonek zostały zrealizowane w roku 1876. Realizacja obejmowała m.in. wyrównanie poziomu wód na jeziorach Ruda Woda, Sambor i Piniewo (dziś w środkowym biegu Kanału). W górnym (południowym) odcinku biegnącym od Jeziora Jeziorak i Iławy do Miłomłyna połączenia z kanałem z J. Drwęckiego wybudowano z kolei unikatową groblę z biegnącym jej środkiem kanałem wodnym powyżej poziomu Jeziora Karnickiego (Abiskarskiego). Na północnym odcinku, łączącym Jezioro Druzno z Jeziorem Piniewskim już w trakcie budowy Kanału, po roku 1850, zdecydowano się porzucić pierwotny plan budowy 32 śluz (z których pięć było już ukończonych) na rzecz zaproponowanego przez Steenkego pomysłu budowy czterech, a ostatecznie pięciu pochylni (ostatnia z nich: Całuny, w roku 1881 zastąpiła pierwotnie zbudowane drewniane śluzy). Tak powstało pionierskie i unikatowe na skalę światowego budownictwa hydrotechnicznego pięć pochylni kanału: Całuny, Jelenie, Oleśnica, Kąty i Buczyniec. Za pomocą mechanizmów napędzanych wodą (a zatem bez użycia prądu) umożliwiają one przeniesienie po suchym lądzie statków do odcinków szlaku wodnego o znacząco różnej wysokości. Dzięki większej różnicy poziomów, „obsługiwanej" przez jedną pochylnię niż w przypadku znanych wcześniej śluz, przemieszczanie statków kanałem wymaga mniej tych urządzeń oraz odbywa się w znacznie krótszym czasie, co w okresie budowy systemu znacząco zwiększało jego wydajność transportową. Kanał od swojego uruchomienia spełniał założone cele, umożliwiając transport towarów i dóbr na dużą skalę. Dzięki jego eksploatacji nastąpiło szybkie ożywienie gospodarcze Prus Górnych, w tym ośrodków miejskich w Ostródzie, Iławie, Miłomłynie i Zalewie. Planowano nawet uzupełnianie powstałego systemu szlaków wodnych w kierunku wschodnim od Ostródy. Szybko jednak okazało się, że jego konkurentem jest rozwijany bardzo szybko system „dróg żelaznych". Swoje połączenie kolejowe na linii Olsztyn-Toruń Ostróda uzyskała już w roku 1872, a więc tym samym, kiedy otwarto transportową drogę wodną z tego miasta.

1.4.3. Historia żeglugi turystycznej.

Kanał od momentu swojego powstania był atrakcją turystyczną, szczególnie dla osób zainteresowanych techniką wodną. Dokumenty wewnętrzne (jak regulaminy i raporty) potwierdzają już w wieku XIX liczne przypadki zabierania dodatkowych pasażerów na towarowe barki, pływające tym szlakiem wodnym. W miarę spadku jego znaczenia dla transportu towarowego (co nastąpiło zwłaszcza w wyniku rozwijania sieci szlaków i skali przewozów kolejowych), coraz większe znaczenie dla funkcjonowania i opłacalności systemu uzyskiwały: żegluga pasażerska (o charakterze turystycznym, ze względu na długi czas trwania, niekonkurencyjny z przewozem kolejowym) oraz obsługa czynnej rekreacji wodnej, w tym łódek. Za moment przełomowy tego „drugiego życia" Kanału można uznać rok 1912, kiedy po raz pierwszy w rejs po Kanale wyruszył statek pasażerki „Seerose", należący do prywatnego przedsiębiorcy z Ostródy, Adolfa Tetzlaffa. Tak rozpoczęła się regularna żegluga turystyczna, która w niedługim czasie zdominowała funkcjonowanie Kanału tak pod względem liczby rejsów, jak i przychodów. Za moment istotny w dziejach żeglugi pasażerskiej na szlaku, a także początkową z punktu widzenia turystyki kulturowej można uznać rok 1947, kiedy to po zniszczeniach drugiej wojny światowej Kanał (wówczas na odcinku Ostróda-Elbląg) został ponownie uruchomiony dla ruchu turystycznego. Trasę żeglugową Ostróda – Iława uruchomiono dla regularnych rejsów w roku 1962. Najpierw operatorem rejsów turystycznych była Polska Żegluga Państwowa, potem głównie Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Gdańska oraz (w latach 1978-90) Żegluga Mazurska z siedzibą w Giżycku. W roku 1991 powstaje przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Ostródzko-Elbląska, które przejmuje organizację żeglugi pasażerskiej na Kanale. W okresie przekształceń własnościowych związanych z odzyskaniem autonomii polskich samorządów terytorialnych to przedsiębiorstwo zostaje przejęte przez samorząd miasta Ostródy, jeden z podmiotów najbardziej zainteresowanych rozwijaniem ruchu turystycznego. Od roku 1992 głównym (lecz nie jedynym) operatorem turystycznych rejsów pasażerskich po szlaku

wodnym Kanału pozostaje Żegluga Ostródzko-Elbląska, będąca częścią Zakładu Komunikacji Miejskiej w Ostródzie. Od roku 2011 podmiot ten funkcjonuje jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w której całość udziałów posiada gmina miejska w Ostródzie. Po kompleksowej rewitalizacji Kanału, przeprowadzonej przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w latach 2011-15) i związanej z nią dwuletniej przerwie (2013-15) w żegludze turystycznej, Kanał (wzbogacony przy okazji o nowy system oznakowania za pomocą tablic informacyjnych) we wrześniu 2015 roku został ponownie przekazany do eksploatacji turystycznej. Pierwszym pełnym sezonem turystycznym po rewitalizacji jest więc rok 2016.

1.4.4. Charakterystyka dziedzictwa kulturowego szlaku.

Unikatowość systemu tworzy w pierwszym rzędzie zespół pięciu pochylni na odcinku Kanału między Elblągiem i Jeziorem Druzno. Były one kluczowym elementem technicznego rozwiązania problemu niemal 100-metrowej różnicy poziomów wód. W chwili budowy pochylnie miały swoje odpowiedniki (i w pewnym zakresie pierwowzory). Jednym z nich był funkcjonujący od roku 1831 amerykański Morris Canal w stanie New Jersey, wykorzystujący 23 pochylnie (pierwotnie napędzane siłą zwierząt pociągowych, potem zastąpionych przez turbiny wodne), innym Pennsylvania Canal z jego zespołem 10 pochylni kolejowych o nazwie Allegheny Portage Railroad, które jednak były obsługiwane przez maszyny parowe. Kolejnym źródłem inspiracji dla autora projektu analizowanego Kanału był Monkland Canal w Szkocji z pochylniami (także napędzanymi maszyną parową) transportującymi statki w wodoszczelnych „kesonach" mającymi więc formę jakby „ruchomych śluz". Te systemy wodne nie funkcjonują aktualnie jako drogi transportowe i pasażerskie, choć na świecie działa aktualnie kilka innych o bliźniaczej konstrukcji. W tym kontekście oryginalność pochylni Kanału Elbląskiego wyznaczają dwa fakty. Po pierwsze, napęd jego pochylni po raz pierwszy w Europie wykorzystywał od początku wyłącznie siłę grawitacji wody. Po drugie: aktualnie pochylnie Kanału Elbląskiego są unikatowe także jako element systemu wodno-technicznego funkcjonującego nieprzerwanie od ponad 150 lat. Elementem współtworzącym wyjątkowość systemu w skali krajowej jest także nasyp nad Jeziorem Karnickim (także wzorowany na amerykańskich akweduktach Chesapeake and Ohio Canal w stanie Maryland) oraz tunel wodny pod linią kolejową w Starych Jabłonkach. Z punktu widzenia turystyki kulturowej ważny był dla systemu również rok 2011, kiedy to dekretem Prezydenta RP Kanał Elbląski uzyskał status Pomnika Historii. Oznacza to nie tylko formalne uznanie znaczenia i unikatowości jego infrastruktury jako elementu dziedzictwa technicznego, ale jest potencjalnie magnesem turystycznym dla dwóch licznych grup turystów kulturowych: uczestników turystyki dziedzictwa kulturowego oraz turystyki industrialnej (obiektów przemysłowych, poprzemysłowych i technicznych).

1.4.5. Organizacja turystyczna systemu.

W ostatnich latach w przestrzeni tego szlaku, będącego od dawna produktem turystycznym, pojawiają się nowe oferty muzeów, oraz eventów organizowanych na zamówienie, co sprzyja zwiększaniu jego przyciągania współczesnych turystów kulturowych, szczególnie zainteresowanych dziejami techniki oraz walorami przyrodniczymi. System nie posiada jednego podmiotu koordynującego działania zarządcze służące turystyce na szlaku. Zajmuje się tym kilka podmiotów, przy czym ich zsumowane działania nie wyczerpują standardowo przyjętego (a w pewnych aspektach nawet minimalnego) zakresu działań koordynatora szlaku kulturowego. Od roku 1992 głównym operatorem ruchu pasażerskiego (turystycznego) po szlaku wodnym Kanału jest Żegluga Ostródzko-Elbląska; z racji tej działalności wymieniony podmiot udziela również bieżącej informacji o szlaku. Od niedawna (2015 r.) prowadzi także Izbę Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu, tematyzowaną placówkę o profilu muzealnym. Aktywizacją turystyczną i kulturalną przestrzeni szlaku, w szczególności obszarów wiejskich zajmuje się od roku 2006

Stowarzyszenie łączy nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania z siedzibą w Elblągu. Podmiot ten prowadzi szkolenia dla m.in. samorządowców, przedsiębiorców, liderów akcji społecznych, wydaje publikacje popularyzujące dziedzictwo, atrakcje turystyczne i ruch turystyczny, organizuje cykliczne tematyzowane, uczestniczy w targach turystycznych. Związek Gmin Kanału Ostródzko-Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego podejmuje od roku 1997 działania służące tworzeniu warunków dla rozwoju turystyki w tym wydawanie publikacji promujących Kanał i organizację wyjazdów studyjnych. Niektóre funkcje typowe dla zarządzania systemem eksploatacji turystycznej wykonuje również samorząd województwa Warmińsko-Mazurskiego (Urząd Marszałkowski, reprezentowany przez swój Departament Turystyki). Od roku 2009 w porozumieniu z trzema powiatami ziemskimi (ostródzkim, elbląskim i iławskim) oraz miastem Elbląg koordynuje on projekt promocji Kanału i jego przestrzeni, przygotowując publikacje popularyzacyjne, filmy, prezentacje i stoiska na targach turystycznych, wyjazdy studyjne do przestrzeni szlaku, szkolenia oraz cykliczne imprezy tematyczne (festiwale Krainy Kanału Elbląskiego). Ponadto niektóre zadania typowe dla funkcjonowania rozwiniętej koordynacji szlaku (jak pośredniczenie i wykonywanie usług na rzecz turystów i współpracę z zewnętrznymi touroperatorami przy realizacji wycieczek) realizują prywatni przedsiębiorcy z branży turystycznej, w większości posiadający siedziby w przestrzeni szlaku.

1.5. Uzasadnienie tematyzacji szlaku:

Literatura naukowa:

Januszewski S. (red.), 2001, *Kanał Ostródzko-Elbląski*, z serii: Zabytki przemysłu i techniki w Polsce, Wyd. Studio Artystyczno-Reklamowe „TAK", Wrocław (publikacja podstawowa dla historii systemu wodno-technicznego)

Kowalski R., Wawrzyński C., 2012, *100 lat żeglugi pasażerskiej. Ostróda - Iława – Elbląg*, Wyd. Edytor „wers", Olsztyn (publikacja podstawowa dla eksploatacji turystycznej Kanału) **(10)**

Informatory zaakceptowane dla celów inwentaryzacji i waloryzacji [inf.S]

1. *Kraina Kanału Elbląskiego. Przewodnik turystyczny*, Wyd. Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego / Amistad sp. z.o.o. Kraków 2010, (Wyd. I). [inf.S. 1a].

2. *Kanał Elbląski i okolice. Przewodnik z mapą*, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski, Elbląg 2009 (dla wstępnej identyfikacji przestrzeni szlaku). [inf.S. 1b]

3. *Rowerem po Krainie Kanału Elbląskiego. Przewodnik po szlakach rowerowych*, Tekst: K. Mieczkowski, M. Tomaszewski, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski LGD, Elbląg 2012 (dla inwentaryzacji tras rowerowych szlaku). [inf.S. 1c]

4. *Szlak Kanału Elbląskiego* (tekst T. Maciejczyk), Wyd. Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn - Kraków, 2013 (częściowo uwzględniony w inwentaryzacji trasy drogowej)[inf.S. 1d].

1. 6. Struktura szlaku

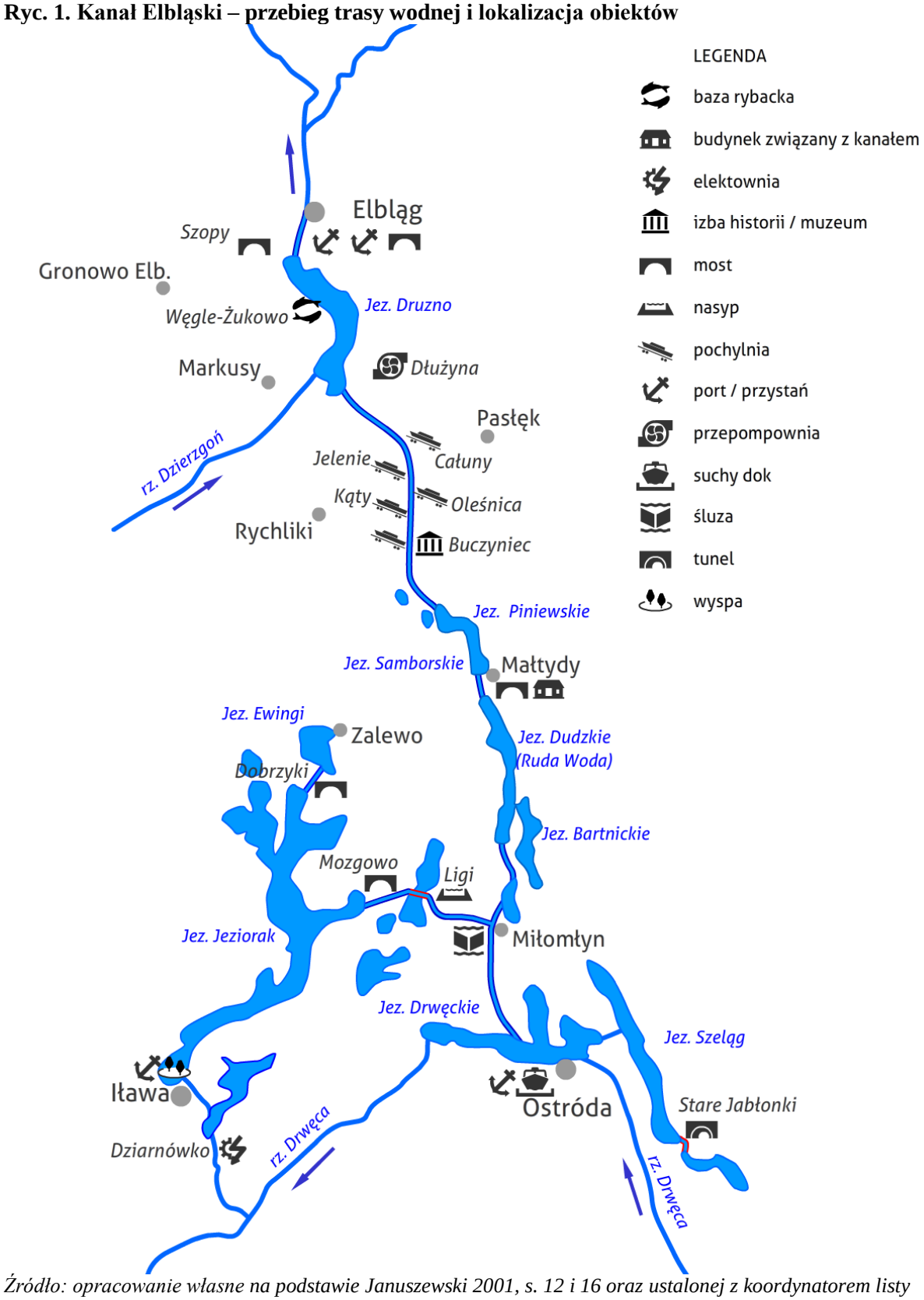
1.6.1. Przebieg trasy głównej szlaku:

Trasa wodna: Elbląg – port morski – Elbląg- Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej – Jezioro Druzno – Miłomłyn (tu rozgałęzienie drogi wodnej) a) Ostróda – Stare Jabłonki , b) Kanał Iławski – dobrzycki (Kanał Dobrzycki – Zalewo) - Jezioro Jeziorak – Iława (port).

1.6.2. Obiekty kluczowe szlaku:

1. Elbląg - Przystań Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej z mostem zwodzonym
2. Buczyniec (gm. Pasłęk) – pochylnia Buczyniec i pomnik J. Steenkego
3. Ostróda - Port na Jeziorze Drwęckim i przystań Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej

Ryc. 1. Kanał Elbląski – przebieg trasy wodnej i lokalizacja obiektów



Źródło: opracowanie własne na podstawie Januszewski 2001, s. 12 i 16 oraz ustalonej z koordynatorem listy obiektów [AS1, AS2]

1.6.3. Pozostałe obiekty formalnie zaliczane do szlaku:
Port morski w Elblągu (m. Elbląg), most zwodzony w Szopach (gm. Gronowo Elbląskie), baza rybacka w Węglach-Żukowie (gm. Markusy), przepompownia i punkt widokowy Dłużyna (gm. Elbląg), Pochylnia Całuny w Jelonkach (gm. Rychliki), pochylnia Jelenie w Jelonkach (gm. Rychliki), pochylnia Oleśnica w Krasinie (gm. Pasłęk), pochylnia Kąty w Kątach (gm. Pasłęk), Izba Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu (gm. Pasłęk), Zajazd pod Kłobukiem w Małdytach (gm. Małdyty), ceglany most na kanale i budynek mieszkalny G. J. Steenke w Małdytach (gm. Małdyty), Śluza i rozgałęzienie Kanału w Miłomłynie (gm. Miłomłyn), suchy dok w Ostródzie, tunel wodny w Starych Jabłonkach (gm. w. Ostróda), nasyp z drogą wodną (tzw. akwedukt) na Jeziorze Karnickim w Ligach (gm. Miłomłyn), most drewniany w Mozgowie (gm. Zalewo), most na Kanale Dobrzyckim w Dobrzykach (gm. Zalewo), wyspa Wielka Żuława na Jeziorze Jeziorak w Iławie, Port śródlądowy w Iławie, elektrownia wodna na rzece Iławce w Dziarnówku (gm. w. Iława).

Przebieg trasy wodnej Kanału oraz usytuowanie obiektów szlaku prezentuje Rycina 1.

2. Formularz waloryzacyjny dla szlaku

Zakres I: Organizacja szlaku
I.A Uzasadniona tematyzacja szlaku
Zakres I: Organizacja szlaku

Wynik waloryzacji ustalony dla szlaku w poszczególnych podzakresach (I.A, I.B, I.C i I.D) pozwala ocenić stopień spełnienia przez system najpierw fundamentalnych dla szlaków kulturowo-turystycznych wymagań, dotyczących ich tematycznego uzasadnienia, następnie zaś stan oznaczenia tras i obiektów szlaku, stan koordynacji szlaku i usługi świadczone przez koordynatora, wreszcie faktyczną dostępność obiektów szlaku dla zorganizowanych i indywidualnych turystów.

Dane zebrane do oceny w ramach tego zakresu pochodzą z dokumentacji szlaku, z ankiety szlaku skierowanej do koordynatora szlaku [AS], z kwerendy opracowań naukowych w zakresie tematyki szlaku przeprowadzonej przez badającego i z zaakceptowanych przez koordynatora oraz badającego publikacji przewodnikowych opisujących szlak [inf.S. 1 a,b,c,d]. W odniesieniu do dostępności, oznaczenia oraz oferty i obsługi w obiektach szlaku dane pochodzą z ankiet wypełnionych podczas pobytu badającego w obiektach [KAO] w trakcie badania terenowego, i potwierdzonych dokumentacją fotograficzną [DFO] oraz pomocniczo z zaakceptowanych przez koordynatora informatorów na temat szlaku [inf.S. 1 a,b,c,d].

I.A.a literatura naukowa tematyzująca szlak
Monografia naukowa na temat szlaku (za pierwszą - 20 punktów)
[Januszewski S.,2001] **(20)**
Monografia naukowa poświęcona tematyce zgodnej z tematem szlaku, zawierająca opracowanie znacznej części jego obiektów, w tym wszystkich obiektów kluczowych* (10)
[Kowalski R., Wawrzyński C., 2012] **(0)**
Artykuły lub samodzielne rozdziały w opracowaniach naukowych poświęcone szlakowi**
Kowalski R., 2006, *Z dziejów żeglugi po Kanale Ostródzko-Elbląskim*, [w:] J. Dąbrowski i inni (red.) *Ostródzianie o swoim mieście*, Ostróda **(0)**

I.A.b literatura popularna tematyzująca szlak

Aktualna i dostępna literatura popularna na temat szlaku w formie osobnych opracowań

1. *Kraina Kanału Elbląskiego. Przewodnik turystyczny*, Kraków 2010, (Wyd. I)., Wersje językowe : polska, niemiecka, angielska, rosyjska, włoska, francuska (*klasyczny przewodnik turystyczny*). **(5)**

2. *Kanał Elbląski i okolice. Przewodnik z mapą*, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski, Elbląg 2009 [inf.S. 1b] **(5)**

3. Historie i uroda obszaru Kanału Elbląskiego, Tekst: H. Plis, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski, Elbląg 2010, (popularna publikacja historyczna), **(0)**

4. *Przewodnik po kanale Ostródzko-Elbląskim*, Tekst: T. Peter, Wyd. Agencja Fotograficzno-Wydawnicza „Mazury", Olsztyn 2000 **(0).**

I.A.c zgodność tematyczna poszczególnych obiektów z deklarowanym tematem szlaku:

100 % zgodności: 20 punktów. Uzasadnienie: Spośród 23 obiektów w 18 miejscowościach, wymienianych przez koordynatora imiennie jako należące do Szlaku (por. mapa szlaku) z deklarowaną tematyką (historia i dziedzictwo techniki wodnej) jest zgodnych w pełni 18 obiektów (ponad 79% wszystkich). Częściowo zgodny z tematyką szlaku jest profil wszystkich pozostałych 6 obiektów. Są to: most zwodzony w Szopach (położony poza drogą wodną Kanału, ale należący do jego systemu wodnego) Wyspa Wielka Żuława z Iławie (naturalnie powstały obszar lądowy, leżący na szlaku wodnym Kanału, Budynek Zarządu Wodnego w Małdytach-Czulpie (nie jest to oryginalny dom mieszczący biura budowy Kanału w okresie jego powstawania), elektrownia wodna w Dziarnówku (instalacja wodno-techniczna, jednak nie służąca transportowi ani żegludze) baza rybacka w Węglach-Żukowie oraz port morski w Elblągu (będący naturalnym historycznym zakończeniem trasy transportowej, dziś jednak nie służący żegludze pasażerskiej ani nie objęty programem turystycznym. Wszystkie wymienione obiekty posiadają jednak niezaprzeczalny związek z historycznym systemem wodno-technicznym kanału. Wśród obiektów formalnie zaliczonych do szlaku nie ma ani jednego, który nie posiadałby związków z profilem szlaku. ***(20)***

Suma punktów za cały podzakres I A: 50 (maksymalna)

I.B Oznaczenie szlaku

I.B.a oznaczenie szlaku na trasie i przy drogach dojazdowych

Stwierdzono istnienie fizycznych oznaczeń wzdłuż ciągów komunikacyjnych szlaku oraz dojazdu do mniej niż 65% a więcej niż połowy obiektów szlaku.

Oznaczone są niemal w komplecie trasy uznane za ciągi komunikacyjne szlaku, zarówno samochodowe, jak i rowerowe. W przypadku tras rowerowych brak słupków na niektórych odcinkach (rezultat działalności miejscowych wandali). Pewne zamieszanie wśród turystów mogą wprowadzać rożne oznaczenia szlaków rowerowych łączących poszczególne obiekty (m.in. szlak czarny, zielony, niebieski, żółty, czerwony). Natomiast dojazdy z dróg przelotowych i głównej trasy samochodowej do części mniejszych obiektów szlaku nie są oznaczone na niektórych odcinkach, w szczególności w ich pobliżu. Wizja lokalna potwierdziła brak oznaczeń dojazdowych dla turystów samochodowych do obiektów w Dłużynie, Szopach, Węglach-Żukowie, Mozgowie, Dobrzykach, Dziarnówku, jednego z obiektów w Małdytach (most i dom w Czulpie), do obydwu obiektów w Ostródzie oraz do przystani pasażerskiej w Elblągu. Szczególnie dużym mankamentem jest zupełny brak oznaczeń dojazdowych do nasypu (akweduktu) w Ligach (podobnie zresztą jak w sąsiednich Karnitach i Wielowsi) ponieważ jest on jednym z unikatowych elementów szlaku, a tym samym jedną z jego kluczowych atrakcji. W odróżnieniu od prawidłowego oznakowania dojazdu do tych pochylni, które posiadają Ostatnia tablica drogowa do pochylni w Buczyńcu (obiektu kluczowego szlaku) decydująca o dotarciu bezpośrednio do obiektu przez swoją formę robi mylne wrażenie dojazdu do miejscowości Buczyniec, przez co wprowadza w błąd

turystów prowadzonych uprzednio za pomocą drogowskazów innego rodzaju (turystycznych). Natomiast dość gęsta sieć dróg (nie tylko przelotowych) w bezpośrednim sąsiedztwie kanału i jego odnóg została w latach 2009-2011 staraniem samorządu wojewódzkiego oznaczona jednolitymi turystycznymi znakami E-22 o treści „Kraina Kanału Elbląskiego". Był to element tworzenia samochodowego szlaku Kanału Elbląskiego, jednak przedsięwzięcie zatrzymało się na etapie samego fizycznego oznaczenia dróg, bez dojazdu do obiektów, nie uzyskało również żadnego poziomu organizacji systemu turystycznej eksploatacji, z komórką koordynacją i przypisaną ofertą. Znaki upewniają wprawdzie turystę o znajdowaniu się w przestrzeni szlaku, jednak nie kierują ku żadnemu konkretnemu obiektowi, co znacząco obniża ich praktyczną przydatność. W sumie aż do 11 z 23 obiektów (niemal połowa!) dojazd nie jest oznaczony wcale lub jest oznaczony nieprawidłowo **(6)**

I.B.b oznaczenie fizyczne bezpośrednio przy obiektach szlaku

Istnienie fizycznych oznaczeń przy więcej niż 75% obiektów, a mniej niż 90% obiektów szlaku (10 punktów).

Spośród 23 obiektów żadnym typem znaku nie są oznaczone: mosty w Dobrzykach i Mozgowie, most i dom w Małdytach-Czuplie, tunel w Jabłonkach Starych. Natomiast port morski w Elblągu, przystanie w Elblągu i Ostródzie, elektrownia w Dziarnówku, port w Iławie i przepompownia w Dłużynie są oznaczone tylko własnymi tablicami obiektowymi, umieszczonymi przez zarządcę i pozwalającymi jedynie na ich identyfikację. Szczególnie problematyczne jest oznaczenie przy nasypie w Ligach, gdzie znajduje się jedynie tablica informacyjna o typie urządzenia (wrota przeciwpowodziowe, zresztą z nieprawidłową nazwą miejscowości: Ligowo), przy pozostałych dojściach do tego obiektu brak jakichkolwiek oznaczeń, poza fantazyjnym znakiem właściciela gospodarstwa w Wielowsi, nie odnoszącym się w jakikolwiek sposób do obiektu szlaku. **(10)**

I.B.c oznaczenie systemowe przebiegu szlaku

Istnienie oznaczenia przebiegu szlaku oraz jego obiektów w systemie nawigacji satelitarnej lub w innych elektronicznych systemach prowadzenia ruchu (10)

Na czas badania terenowego (9-13.08.2016) stwierdzono istnienie i dostępność systemowych oznaczeń dla całego przebiegu szlaku i wszystkich lub większości obiektów dla turystów korzystających w rowerów.

www.kanalelblaski.eu/phoca-download/trasy-rowerowe-gpx.html **(10)**

Suma punktów za cały podzakres I B: 26

I.C Koordynacja szlaku[1]

I.C.a funkcjonowanie koordynatora szlaku

Koordynacja szlaku w ramach instytucji lub organizacji, zajmującej się także innymi typami produktów turystycznych lub inną działalnością na rzecz turystyki (6)

Koordynator szlaku: W momencie opracowywania niniejszego Raportu Kanał Elbląski (będący naturalnym linearnym systemem wodnym, od dziesiątek lat wykorzystywanym w turystyce) nie jest formalnie powołanym szlakiem turystyczno-kulturowym. Dlatego funkcje koordynacyjne odniesione do turystyki, typowe dla takiego szlaku są rozdzielone między kilka podmiotów. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdański (reprezentowany przez Nadzór Wodny w Buczyńcu) jest zarządcą szlaku wodnego i systemu wodno-technicznego. Żegluga Ostródzko-Elbląska sp. z. o.o. z siedzibą w Ostródzie jest głównym operatorem żeglugi pasażerskiej (mającej charakter wyłącznie turystyczny). Związek Gmin Kanału Ostródzko-Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego zajmuje się promocją turystyczną obszaru

[1] Dane uwzględnione w tym podzakresie pochodzą z [AS1; AS 2] i zostały zweryfikowane w trakcie wizji lokalnej w siedzibie koordynatora szlaku.

i tworzeniem warunków dla turystycznego ożywienia i popularyzacji Kanału oraz terenów z nim związanych. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania w Elblągu zajmuje się rozwijaniem infrastruktury turystycznej (m.in. oznaczaniem szlaków rowerowych) oraz aktywizacją turystyki, w tym tworzeniem produktów, szkoleniami kadr, promocją atrakcji i przestrzeni szlaku.
Z uwagi na fakt, że organizacją ruchu turystycznego zajmują się bezpośrednio Żegluga Ostródzko-Elbląska (w odniesieniu do szlaku wodnego) oraz Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski LGD (w odniesieniu do tras rowerowych i tworzenia pakietów turystycznych), w badaniu zostały uwzględnione dane obu tych podmiotów, ich przedstawiciele wypełnili ankiety koordynatora, w niniejszym raporcie zsumowano ich działania na rzecz turystycznej eksploatacji Kanału i jego promocji jako produktu turystycznego. Spełnianie przez oba podmioty łącznie (przy podejmowaniu również innej działalności przez jeden z nich) części klasycznych funkcji koordynatora szlaku kulturowego należy ocenić jako połowiczne spełnienie kryterium istnienia koordynacji szlaku. Jednak zdecydowanie pożądane jest wprowadzenie modelu koordynacji całościowej, o czym poniżej we wnioskach Raportu **(6).**

I.C.b dostępność koordynatora
Publiczna całoroczna dostępność danych koordynatora dla potrzeb komunikacji
Dane obu podmiotów wypełniających funkcje koordynacyjne są publicznie dostępne:
Żegluga O-E: www.zegluga.com.pl (dostęp: zweryfikowany: 4. 09. 2016)
Stowarzyszenie LGD www.kanal-elblaski-lgd.pl, ***(5)***
Publiczna, całoroczna dostępność biura koordynatora szlaku (5)
Biuro jednego z ww. podmiotów jest publicznie, całorocznie dostępne.
Adres: Stowarzyszenie LGD: Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski, Lokalna Grupa Działania, ul. Jana Amosa Komeńskiego 40, 82-300 Elbląg, otwarte: pon.-pt., g.. 7.00-15.00
Sezonowo jest dostępne biuro Żeglugi: Biuro Żeglugi Ostródzko - Elbląska Sp. z o. o. w Ostródzie,
Adres: ul. Mickiewicza 9a, 14-100 Ostróda, otwarte w mc. VI-VIII pn.- niedz.: g. 8.00-18.00, w mc. V i IX pn.-pt.: 8.00-16.00, sob. – ndz.: 8.00. – 17.00 ***(5)***

I.C.c usługi informacyjne koordynatora w odniesieniu do szlaku
Stały, całoroczny i wyłączny numer telefoniczny w określonych dniach i godzinach (5)
W odniesieniu do rejsów pasażerskich:
Żegluga Ostródzko-Elbląska: tel. +48 89 670 92 17, email: info@zegluga.com.pl
W odniesieniu do organizacji szlaku i produktów lokalnych:
Stowarzyszenie LGD: tel. +48 55 239 49 61 email: biuro@kanal-elblaski-lgd.pl ***(5)***
Obsługa w językach obcych w informacji telefonicznej szlaku (po 2 za każdy do trzech) (6)
Żegluga Ostródzko-Elbląska j. angielski, j. niemiecki **(4)**
Dodatkowe stałe punkty informacyjne („infokioski") szlaku (2 za każdy do dwóch) (4)
*Biura Żeglugi O-E w Elblągu, Iławie i Buczyńcu***(4)**

I.C.d dodatkowe usługi koordynatora:
Organizowanie wycieczek po szlaku (touroperator lokalny dla grup przyjazdowych) (5)
Rejsy statkiem po Kanale Elbląskim (trasie wodnej szlaku), na trasie Elbląg- Buczyniec pod nazwą handlowa: Rejs statkiem po trawie oraz rejs na trasie Ostróda-Miłomłyn pod nazwą handlową: Szlakiem Kanału Elbląskiego wspólnie składają się na ofertę zwiedzania drogą wodną większej części głównej trasy szlaku: Elbląg-Ostróda ze wszystkimi obiektami kluczowymi szlaku [Żegluga www 2016] **(5)**
Oferowanie mikroeventów związanych z tematyką szlaku lub pośredniczenie w ich zamawianiu (1)

Żegluga O-E oferuje regularnie rejsy: Jezioro Drwęckie - rejs spacerowy, Szlak Szeląga (Ostróda- Stare Jabłonki), Jezioro Jeziorak - rejs spacerowy, Szlak Jezioraka (Iława – Sarnówek), rzeka Elbląg – rejs spacerowy, na zamówienie m.in.: Szlak Wikingów (Elbląg-J. Druzno) i inne. **(5)**
Suma punktów za cały podzakres I.C: 39

I.D Dostępność turystyczna obiektów szlaku[2]
I.D.a faktyczna dostępność obiektów szlaku:
Faktyczna pełna dostępność 90-100% obiektów szlaku (20 punktów).
Uzasadnienie: Badanie przeprowadzone za pomocą wizji lokalnej pozwoliło stwierdzić, że zwiedzanie turystyczne przynajmniej w godzinach pracy jest możliwe w 22 na 24 obiekty. Nie ma fizycznego dostępu do elektrowni w Dziarnówku (własność prywatna, właściciel nie jest zainteresowany ruchem turystycznym) oraz do śluzy w Miłomłynie. To ostatnie robi kuriozalne wrażenie, gdyż mimo ustawienia turystycznych tablic informacyjnych, poza turystami przebywającymi na statkach i łodziach, pozostali turyści nie mogą ich odczytywać z pobliskiego mostu z powodu zbyt dużej odległości. Stwierdzono fakt fizycznej dostępności do urządzeń napędowych pochylni: pomimo wyraźnego zakazu wstępu dla postronnych (poza Buczyńcem) załogi je udostępniają i pokazują, co zasługuje zresztą raczej na uznanie niż przyganę. Nie można zwiedzać przepompowni w Dłużynie, otwarty jest za to dostęp do tamtejszego punktu obserwacyjnego, co czyni zadość warunkowi dostępności. **(20)**

I.D.b dostępność komunikacyjna obiektów szlaku:
Dostępność komunikacyjna rozumiana jest tutaj jako możliwość dojazdu bezpośredniego do obiektów szlaku autobusem kursowym, autokarem lub samochodem osobowym oraz możliwość zaparkowania dla autokarów i parking dla samochodów w odległości nie większej niż 200 metrów od wejścia do obiektu.
75-89 % obiektów spełnia warunki dostępności komunikacyjnej (8 punktów).
Uzasadnienie: Do większości obiektów, z uwagi na ich położenie poza ośrodkami miejskimi, nie ma wygodnego dostępu za pomocą kolejowej komunikacji publicznej, co jednak zgodnie z przyjętymi kryteriami nie obniża oceny systemu. Siedem obiektów (pochylnia i Izba Historii Kanału w Buczyńcu, baza w Węglach-Żukowie, pochylnia w Kątach, pochylnia w Całunach, most w Mozgowie, przepompownia i punkt obserwacyjny w Dłużynie) jest położonych więcej niż 1 kilometr od najbliższego przystanku publicznej komunikacji autobusowej, co należy uznać za poważne utrudnienie dla turystów korzystających z niej dla zwiedzania szlaku. Dojazd samochodowy do obiektu w Mozgowie jest praktycznie możliwy tylko za pomocą pojazdu terenowego. Do pochylni Oleśnica nie prowadzi na ostatnim odcinku droga publiczna, bez użycia drogi wewnętrznej zastrzeżonej dla pracowników trasy wodnej, nadzoru wodnego i mieszkańców budynków służbowych przy pochylni. Niemożliwy jest dojazd autokarem turystycznym do nasypu w Ligach i w jakimkolwiek innym miejscu, najbliższe miejsce dojazdu dla samochodu osobowego (poza terenowym) wynosi tu 600 m od szlaku wodnego, z koniecznością przejścia przez teren prywatny (łąka). Natomiast do wszystkich obiektów możliwy jest dojazd za pomocą rowerów, choć tylko w nielicznych znajdują się stanowiska rowerowe z możliwością blokady, co znacznie utrudnia zwiedzanie. W przypadku kilku obiektów, jak np. mostu w Szopach Elbląskich, brak wydzielonego parkingu dla autokarów i samochodów, choć możliwość darmowego parkowania istnieje na poboczu drogi. Szczegóły znajdują się w formularzach badania obiektów [KAO 1-13] oraz w dokumentacji fotograficznej [DFO 1-23]. **(8)**

[2] Dostępność komunikacyjna i turystyczna obiektów szlaku została stwierdzona na podstawie przejazdu trasą szlaku w dniach 9-13 sierpnia 2016 oraz wizji lokalnych we wszystkich obiektach, opisanych w dokumentacji obiektów [KAO 1-24] i potwierdzonych dokumentacją fotograficzną [Załączniki grupy DFO].

Suma punktów za cały podzakres I.D: 28

Za cały zakres I: 143 z 200 możliwych punktów

Zakres II: Ogólna atrakcyjność turystyczna szlaku

II.A Autentyczność obiektów szlaku

Ilość obiektów autentycznych w ogólnej liczbie obiektów szlaku przekracza 50%, zaś ilość obiektów wykreowanych specjalnie dla potrzeb turystyki nie przekracza 25 % (40 punktów)

Wszystkie obiekty szlaku poza przystaniami w Elblągu i Ostródzie (21 z 23) są autentyczne. Do obiektów pierwotnych zaliczyć należy wszystkie urządzenia wodno-techniczne (w tym pochylnie, mosty, śluzy i porty i inne), bazę rybacką. Obiektem wtórnym, koncentrującym swoją działalność w całości wokół badanego systemu i funkcjonującym w historycznym punkcie kanału jest Izba Historii w Buczyńcu, a obiektami wykreowanymi dla potrzeb turystyki, lecz w całości zgodnymi z profilem i potrzebami systemu - obie przystanie pasażerskie. **(40)**

II.B Zwartość szlaku

Za odległość pomiędzy każdymi dwoma kolejnymi obiektami szlaku, nie większą niż 30 km (15)

W żadnym miejscu odległość między kolejnymi obiektami Szlaku nie przekracza 30 km **(15)**

II.C Liczba obiektów należących do szlaku

a) szlak liczy powyżej 20 obiektów (15 punktów)

Szlak liczy 23 obiekty **(15)**

II.D Regularna usługa transportowa zgodna z przebiegiem szlaku:

Nie istnieje publiczna ani prywatna regularna usługa transportowa, łącząca bezpośrednio kolejne wszystkie lub większość obiektów szlaku. Brak komunikacji publicznej lądowej miedzy nimi, natomiast usługa rejsów pasażerskich w ramach szlaku wodnego aktualnie jest ograniczona do trasy: Elbląg - Miłomłyn - Ostróda, co eliminuje cały odcinek Kanału Iławskiego i Dobrzyckiego. Statki pasażerskie nie docierają także do Starych Jabłonek oraz portu morskiego w Elblągu. Żadna usługa transportowa całoroczna ani sezonowa, nie łączy więcej niż 80% obiektów **(0)**

II.E Stan utrzymania poszczególnych obiektów szlaku

Stan niezadowalający: nie spełnianie wszystkich kryteriów przez przynajmniej 20 % obiektów.

Niemal wszystkie obiekty znajdują się w stanie budowlanym bardzo dobrym lub zadowalającym, nigdzie poza mostem w Szopach Elbląskich nie istnieje zagrożenie budowlane, co potwierdza dokumentacja [KAO 1-23]. Generalnie brak także zastrzeżeń do wyglądu estetycznego obiektów, w niemal wszystkich miejscach zachowana jest czystość otoczenia. Jednak przy większości obiektów szlaku (16 z 23) brak węzła sanitarnego dostępnego dla turystów (port w Elblągu, Małdyty-Czulpa, Ligi, Dziarnówko, Wielka Żuława, Szopy, Mozgowo, Dłużyna, Dobrzyki, śluza Miłomłyn, Stare Jabłonki, pochylnie Oleśnica, Kąty, Jelenie, suchy dok i przystań w Ostródzie), choć w Kątach funkcjonuje toaleta bez umywalki. Dlatego , pomimo dobrego stanu budowlanego i estetycznego, ocena za ten podzakres musi być określona jako niezadowalająca ***(0).***

Za cały zakres II: 70 ze 100 możliwych punktów

Zakres III: Turystyczno-kulturowy potencjał obiektów szlaku
III.A Znaczenie kulturowe obiektów szlaku zgodne z tematyzacją szlaku (zabytki myśli hydrotechnicznej):
Za każdy obiekt o znaczeniu międzynarodowym (do 3, po 20 punktów)
XIX-wieczne pochylnie Kanału Elbląskiego napędzane wodą **(20)**
Nasyp nad Jeziorem Karnickim z drogą wodną **(20)**
Za każdy obiekt o znaczeniu krajowym* (do 5, po 10 punktów)
Całość szlaku wodnego Kanału Elbląskiego wraz z zabytkowymi urządzeniami wodno-technicznymi posiada formalny status Pomnika Historii na mocy Rozporządzenia Prezydenta RP z dn. 14.01. 2011 W sprawie uznania za pomnik historii „Kanał Elbląski" (Dz. U. 2011, nr 20 poz. 110. **(10)**
Tunel wodny w Starych Jabłonkach między jeziorami Szeląg Mały i Szeląg Wielki **(10)**
Dodatkowo za każdy obiekt spośród wymienionych, będący zespołem więcej niż 2 różnych pojedynczych obiektów, albo za zgrupowanie więcej niż 2 różnych obiektów szlaku, zgodnych z jego tematyką, na terenie jednej miejscowości lub gminy (do trzech, po 4 punkty)
Gmina Pasłęk: Pochylnie Buczyniec, Oleśnica i Kąty, Izba historii KE przy pochylni Buczyniec **(4),**
Poza formalną listą obiektów szlaku trzy drewniane śluzy: jednoskrzydłowa Śluza Zielona w Lubieniu, gm. Miłomłyn (napęd ręczny, cięgno łańcuchowe), oraz dwuskrzydłowe Śluza Ostróda w Ostródzie i Śluza Mała Ruś w Zwierzewie gm. Ostróda (napęd ręczny, cięgno sztywne) - zabytki techniki wodnej (0)
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: 60 (maksymalna).

III.B Eventy zgodne z tematem szlaku:[3]
Wielodniowe regularne eventy zgodne z tematyką szlaku, organizowane w jego przestrzeni (do czterech, za każdy 10 punktów)
Plener Rzeźbiarski (wodno-żeglarski) w Małdytach, lipiec, 7 dni (10)
Jednodniowe regularne eventy tematyczne*, organizowane w ramach działalności szlaku lub jego obiektów (za każdy 5 punktów)
Festiwal Krainy Kanału Elbląskiego organizowany od roku 2009 w różnych miejscach w przestrzeni szlaku – jednodniowa impreza promująca KE **(5)**
Mikroeventy w ramach obiektów na zamówienie (każdy do pięciu w skali całego szlaku, po 4 punkty)
Film dokumentalny w Izbie Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu, wyświetlany na prośbę turystówwe własnej Sali kinowej obiektu **(4)**
Czynne grupy rekonstrukcji historycznej, lub aktywności turystycznej albo kulturalnej związane ze szlakiem lub jego obiektami (za każdą do 5, po 6 pkt.)
Navicula, Stowarzyszenie Miłośników Kanału Elbląskiego z siedziba w Łodzi www.navicula.org.pl ***(6)***
Suma punktów w tym podzakresie: 25

III.C Dodatkowe atrakcje tematyczne organizowane w obiektach szlaku (do 4 – po 5 punktów) [KAO 1-23],[inf.S],[www][4]

[3] Dane na temat eventów zgodnych z tematyką szlaku, organizowanych w ramach funkcjonowania szlaku, w jego miejscowościach i w obiektach szlaku pochodzą z ankiety szlaku [AS1; AS2], ankiet obiektów kluczowych [KAO 1-23] ankiet gmin w przestrzeni szlaku [KAG 1-13], przewodników po szlaku podanych w podzakresie I.A.b, oraz z oficjalnych portali www obiektów szlaku i z oficjalnych portali www prowadzonych przez samorządy powiatów, gmin i miejscowości położonych w przestrzeni szlaku.
[4] Dane na temat mikroeventów oferowanych w poszczególnych obiektach pochodzą z ankiet obiektowych [KAO 1-23], informatorów i przewodników szlaku, wymienionych w podzakresie I.A.b, informatorów obiektów oraz oficjalnych portali internetowych tych obiektów. Dane te zostały zweryfikowane podczas wizji lokalnej

Pokazy filmów w Izbie Historii KE w Buczyńcu ***(5)***
Rejsy wokół Wyspy Żuława i do Sarnówka z portu w Iławie ***(5)***
Funkcjonująca maszynownia przy pochylni w Buczyńcu **(5)**
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: 15

III.D Znaczenie historyczne obiektów szlaku:
Za każdy obiekt o znaczeniu krajowym* (do 3) (5 punktów)
Żaden spośród obiektów szlaku nie posiada znaczenia historycznego odpowiadającego kryteriom badania **(0)**
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: **0**

III.E Znaczenie biograficzne obiektów szlaku:
Obiekty szlaku związane z postacią o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym.
Małdyty-Czulpa, Małdyty – Zajazd Pod Kłobukiem) miejsce długoletniej pracy (biuro budowy Kanału) oraz życia Georga Jacoba Steenke, pioniera myśli hydrotechnicznej (całość szlaku jest jego największym dziełem. **(3)**
W Małdytach-Czulpie zidentyfikowane jest miejsce, w którym stał dom Steenkego, jednak budowla stojąca tam dzisiaj nie jest tym samym budynkiem i nie posiada walorów historycznych.
W przestrzeni szlaku znajdują się obiekty związane z postaciami o znaczeniu międzynarodowym, m.in. mini-muzeum Immanuela Kanta, miejscu 3-letniego pobytu filozofa, jego pomnik i tablica pamiątkowa w Jarnołtowie (gm. Małdyty), miejsce pochówku pisarza Zbigniewa Nienackiego w Jerzwałdzie, gm. Zalewo, a także miejsce pochówku Gustawa Gizewiusza w Ostródzie. Nie są to jednak obiekty samego szlaku, a tylko położone w miejscowościach i gminach, przez które przebiega. Nie spełniają one zatem warunku zaliczenia i bonitacji w niniejszym badaniu, jednak powinny być brane pod uwagę w planach rozwijania oferty kulturowo-turystycznej szlaku i włączane w jej produkty lokalne. Budynek sztabowy Paula von Hindenburg w Ostródzie oraz Zamek w Ostródzie i ich związki z postaciami P. V. Hindenburg oraz Napoleona I uwzględniono poniżej (III H.) **(0)**
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: 3

III.F Związek obiektów szlaku z dziejami religii lub aktualne znaczenie dla życia religijnego
W przestrzeni szlaku położone są obiekty związane z dziejami religii (Święty Gaj związany podaniem z osobą Św. Wojciecha oraz zagrody i cmentarze mennonickie w gminach Markusy i Rychliki, położone na wirtualnym Szlaku Mennonitów. Nie są to jednak obiekty samego szlaku, a tylko położone w gminach przez które przebiega. Z kolei odnotowany pobyt św. Jana Pawła II w licznych obiektach i akwenach Kanału Elbląskiego, miał wymiar krótkotrwałych wizyt, nie posiada związku z religijna funkcja tej postaci i nie spełnia warunków obiektów o znaczeniu biograficznym. Wymienione obiekty i wydarzenia nie mogą być zatem uwzględnione w bonitacji w ramach niniejszego badania. Jednak powinny one być brane pod uwagę w planach rozwijania oferty kulturowo-turystycznej szlaku i włączane w jej produkty lokalne.
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: 0

III.G Znaczenie obiektów szlaku lub miejscowości położonych na szlaku dla innego typu turystyki kulturowej niż wskazany w temacie szlaku:
Za każdy obiekt o znaczeniu międzynarodowym (do dwóch, po 10 punktów)
Brak (0)

przeprowadzanej we wszystkich obiektach. W trakcie wizji lokalnej nie stwierdzono niezgodności danych z rzeczywistą ofertą.

Za każdy obiekt o znaczeniu krajowym* (do trzech, po 5 punktów)
Dla turystyki kulturowo-przyrodniczej: Obszar Natura 2000 Jeziora Druzno, na liście Konwencji RAMSAR ***(5)***
Dla turystyki eventowej: Ostróda Reggae Festiwal (m.in. na terenie portu, obiektu szlaku) **(5)**
Dla turystyki historyczno-archeologicznej: Elbląg (Muzeum A-H) i Janów w gm. Elbląg – historyczna osada targowa Truso. Planowane i zapowiadane od dawna zagospodarowanie skansenu żywej historii pod nazwą „osada Truso" w Janowie, tuż przy brzegu Jeziora Druzno, dotychczas nie zostało zrealizowane co uniemożliwia nadanie punktacji. Jedynie wystawa tematyczna w Elblągu może być aktualnie atrakcyjna dla turystów zainteresowanych archeologią. Zmiana tego stanu może mieć duże znaczenie dla wzrostu potencjału turystycznego przestrzeni szlaku (0).
Suma punktów przydzielonych w tym podzakresie: 10

III.H Związek poszczególnych obiektów szlaku lub miejscowości na szlaku z innymi grupami etnicznymi albo z historią innych narodów:
(do 2 obiektów dla danej grupy narodowej, przy uwzględnieniu max 3 różnych grup narodowych):
Za każdy obiekt lub grupę obiektów o znaczeniu ogólnokrajowym (narodowym) dla danego narodu (5 punktów)
Ostróda, d. gmach sztabu w kompleksie tzw. białych koszar, miejsce dowodzenia przez Paula von Hindenburg podczas bitwy pod Tannenbergiem (1914) (niem.) **(5)**
Ostróda, Zamek, miejsce dłuższego pobytu Napoleona Bonaparte (02-04 1807) (fr.) **(5)**
Elbląg, od 1251 roku siedziba mistrza krajowego Zakonu Niemieckiego: centralne miejsce zarządzania państwem krzyżackim na terenach pruskich w początkowym okresie istnienia (niem.) **(5)**
Za każdy obiekt o znaczeniu regionalnym* lub w jednej dziedzinie dla danej grupy narodowej (3)
Ostróda, wieża Bismarcka, najstarsza wybudowana w Prusach wschodnich (niem). **(0)**
Ponadto w przestrzeni szlaku występują (m.in. w gm. Markusy i gm. wiejskiej Elbląg obiekty (zagrody, cmentarze, kościół) związane z obecnością mennonitów (niemieckich). Nie są one jednak zlokalizowane w miejscowościach z obiektami szlaku, co uniemożliwia ich uwzględnienie w punktacji. Jednak winny być uwzględnione w planowaniu produktów turystycznych w ramach i wokół szlaku. **(0)**
Suma punktów w tym podzakresie: 15

III.I Dodatkowe punkty za wszystkie obiekty wpisanych powyżej klas[5]:
Za stałych przewodników obiektowych w j. polskim (za pierwsze pięć, po 2 punkty)
W kilku obiektach szlaku (Port w Iławie, Port w Ostródzie, Przystań ŻO-E w Elblągu) funkcjonuje wprawdzie oferta przewodników lokalnych lub obiektowych, jednak realizuje się ją tylko na uprzednie zamówienie, nie są więc to przewodnicy stali. Natomiast NIE istnieje oferta stałego przewodnika po Izbie Historii KE w Buczyńcu, choć są tam stale obecni pracownicy obsługi ruchu turystycznego To należy uznać za wyjątkowo istotny mankament, pozbawiający turystów żywego elementu interpretacji dziedzictwa. **(0)**
Za własny materiał informacyjny w obiekcie, jak publikacje monograficzne, albumy (do 10 obiektów, po 1 pkt od obiektu),
Izba Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu, Przystań ŻO-E w Elblągu, Przystań Ż O-E Portu w Ostródzie, Port w Iławie **(4)**

[5] Dane na temat oferty turystycznej poszczególnych obiektów pochodzą z ankiet obiektowych [ao1; ao2; ao3], informatorów i przewodników szlaku [inf.S 1a; inf.S.1b] oraz obiektów [inf.O], a także z oficjalnych portali internetowych tych obiektów [załączniki grupa 9 B]. Dane te zostały zweryfikowane podczas wizji lokalnej przeprowadzanej we wszystkich obiektach kluczowych i w znaczącej części pozostałych obiektów.

Za wersje obcojęzyczne własnego materiału informacyjnego w obiekcie (poza książkami, albumami i filmami) (do 10 obiektów, po 1 pkt od obiektu),
Izba Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu, Przystań ŻO-E w Elblągu, Przystań Ż O-E Portu w Ostródzie, Port w Iławie (DE, EN, lokalnie IT, FR, RU) **(4)**
Za kiosk obiektowy*, oferujący przedmioty związane z tematem obiektu i/lub szlaku (za każdy do pięciu, po 2 punkty)
Izba Historii Kanału Elbląskiego w Buczyńcu ***(2)***
Suma punktów dodanych w tym podzakresie: 10

III.J Punkty dodatkowe za obiekty unikatowe:
Za każdy Pomnik Historii w ramach szlaku lub w gminie, przez którą przebiega szlak (15)
Kanał Elbląski jako Pomnik Historii, PH **(15)**
Za każdy obiekt unikatowy w skali europejskiej (do trzech, po 7 punktów)
Pochylnie typu Buczyniec jako wspólny typ obiektu (Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie) **(7)**
Pochylnia Całuny z urządzeniem napędzanym tzw. turbiną Francisa **(7)**
Za każdy obiekt unikatowy w skali kraju (do 3, po 5 punktów)
Nasyp (tzw. akwedukt) z droga wodną nad J. Karnickim **(5)**
*Raczki Elbląskie, gmina Elbląg (w.), najniższy punkt położony na terenie kraju na Żuławach Elbląskich (1,8 m poniżej poziomu morza)***(5)**
Cmentarze lub/i kościoły mennonickie w gminach Elbląg, Markusy, Rychliki, Gronowo Elbląskie, wraz z pozostałymi świadectwami dziedzictwa mennonitów **(5)**
Domy podcieniowe w tych samych gminach, charakterystyczne elementy budowli wiejskich Żuław Elbląskich **(0)**
Suma punktów dodanych w tym podzakresie: 44

Za całość zakresu III: 177 z 300 możliwych punktów

Zakres IV: Obsługa własna szlaku

W ramach zakresu IV ocenie zostały poddane samodzielne działania koordynatora szlaku lub innych instytucji albo organizacji, służące promocji oferty szlaku, a także aktywna działalność służąca bezpośredniemu kreowaniu własnej oferty turystycznej dla szlaku lub pośredniczeniu takich usług na rzecz turystów.

Dane zebrane do oceny w ramach tego zakresu waloryzacji pochodzą z ankiety skierowanej do koordynatora szlaku [AS1, AS2], z aktualnej dokumentacji, dotyczącej funkcjonowania szlaku lub działalności jego koordynatora, a także z aktualnych informatorów publikowanych w formie papierowej oraz z oficjalnego internetowego portalu szlaku [inf.S 1a; inf.S. 1b; inf.S. 1c]. Ich zgodność została zweryfikowana podczas wizji lokalnej na trasie i w obiektach szlaku.

IV.A Promocja szlaku:
IV.A Informacja i promocja szlaku:
Działanie własnego aktualizowanego portalu internetowego szlaku (10 punktów)
Witryna Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej www.zegluga.com.pl zawiera wprawdzie pełną ofertę firmy i jest regularnie aktualizowana, ale NIE zawiera opisu walorów szlaku, w tym przynajmniej większości jego obiektów, zatem nie może być uznana za turystyczny portal szlaku. Witryna Stowarzyszenia Łączy Nas Kanał Elbląski LGD www.kanal-elblaski-lgd.pl zawiera z kolei opis tras rowerowych, serii produktów turystycznych i opis aktywności organizacyjnych wokół szlaku, jednak również NIE zawiera opisu walorów. Opisu atrakcji nie zawiera także strona trzeciego kluczowego podmiotu związanego z kanałem, zarządcy szlaku wodnego, czyli Regionalnego Zarządu Wodnego w Gdańsku www.rzgw.gda.pl. Pod względem treści, wymaganiom portalu internetowego szlaku kulturowego W najwyższym stopniu,

mogłaby odpowiadać witryna www.krainakanaluelblaskiego.com, firmowana przez Starostwo w Ostródzie. Ma ona również trzy wersje obcojęzyczne (angielską, niemiecką i rosyjską). Niestety, nie zauważono śladów jej aktualizacji od października 2015 (ostatni stwierdzony wpis). Szereg informacji turystycznych o Kanale Elbląskim podaje dedykowana mu zależna strona w ramach portalu Moje Mazury (*www.mojemazury.pl*), jest to jednak typowa strona popularyzacyjna, bez zestawu informacji oraz funkcjonalności wymaganych od portalu szlaku. W świetle kryteriów oceny szlaków kulturowych *nie można w aktualnej sytuacji uznać istnienia samodzielnego portalu internetowego szlaku jako systemu tematycznej eksploatacji turystycznej, co jest bardzo poważnym mankamentem w zakresie zarządzania, w szczególności promocji systemu.* **(0)**

Każda samodzielna autoryzowana strona internetowa obiektu należącego do szlaku, pozostająca w połączeniu z portalem szlaku (do 10 obiektów – 1)

Nie istnieją samodzielne strony obiektów Kanału Elbląskiego **(0)**

Dokumentalne filmy telewizyjne poświęcone szlakowi lub tematowi szlaku, zrealizowane w ciągu ostatnich 2 lat przed badaniem (do 3, każdy po 5 punktów)

Seria: Tajemnice Kanału Elbląskiego, zrealizowana przez Stowarzyszenie Navicula, w analizowanym okresie filmy: „Gdzie zaczyna się Kanał Elbląski" (2015), *„Steenke" (2015), oraz „The Mysteries of Elbląg Canal" (anglojęzyczny) (2014)* **(15)**

Ponadto film wykonany na zlecenie RZGW w Gdańsku „Rewitalizacja Kanału Elbląskiego" (2014) (0)

Dokumentalne filmy telewizyjne o poszczególnych obiektach szlaku, zrealizowane w ciągu ostatnich 2 lat przed badaniem (do 4 filmów – po 2 punkty)

Navicula, filmy z serii Tajemnice Kanału Elbląskiego. Film o pochylniach „Jak woda statki przenosi" (2012, akt. 2015), film o śluzach: „Co kryją magiczne wrota" (2015), *film o ośrodku szkolenia kapitanów na J. Jeziorak „Gdzie tankowce po lesie pływają" (2015*) **(6)**

Publikacje książkowe o szlaku, przewodniki po szlaku[6], dostępne do nabycia (do 3 dostępnych pozycji, po 3 punkty)

1. *Kraina Kanału Elbląskiego. Przewodnik turystyczny*, Kraków 2010,
2. Kanał Elbląski i okolice. Przewodnik z mapą, Elbląg 2009,
3. Historie i uroda obszaru Kanału Elbląskiego, Elbląg 2010 **(9)**

Dodatek za obcojęzyczne wersje książek o szlaku i przewodników po szlaku (do 2 pozycji i 4 wersji językowych, po 2 punkty za każdą)

Kanał Elbląski i okolice ..., wersje: angielska, niemiecka, francuska, rosyjska, włoska **(8)**

Albumy o szlaku, dostępne do nabycia - (do 2 wydań, po 2 punkty),

Album Krajobraz kulturowy LGD Kanału Elbląskiego, red. S. Pańczuk, *Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas… LGD, Elbląg (format książki), 2013, Album „Rewitalizacja Kanału Elbląskiego", Wyd. RZGW w Gdańsku, format PDF, 2015* **(4)**

Książki, albumy, filmy video o poszczególnych obiektach, dostępne (do 5, po 3 punkty)

Samodzielny udział szlaku w międzynarodowych prestiżowych targach turystycznych poza granicami kraju w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed badaniem (za każde stoisko do trzech - po 4 punkty)

Samodzielny udział szlaku w targach turystycznych o zasięgu krajowym* w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed badaniem (za każde stoisko do trzech - po 2 punkty)

W braku koordynatora całościowego uznano udział w targach innych zaangażowanych podmiotów, prezentujących całość szlaku.

*Kraina Kanału Elbląskiego - stoisko w Tour Salon w Poznaniu 2015***(2)**

Żegluga O-E wraz z powiatem ostródzkim: Targi turystyczne Globalnie 2016, Katowice **(2)**

[6] Publikacje uwzględnione w zakresie I.A.b. w ramach tematyzacji szlaku mogą być tu powtórnie przytaczane i punktowane ze względu na inny aspekt oceny, przeprowadzanej w tym zakresie, natomiast obok lub zamiast nich mogą zostać podane także inne tytuły, jeśli takie istnieją i są dostępne na rynku.

Samodzielny udział poszczególnych obiektów szlaku w międzynarodowych prestiżowych targach turystycznych poza granicami kraju w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed badaniem (za każde stoisko w roku do trzech - po 2 punkty)
Żaden z obiektów szlaku nie uczestniczył w ostatnich latach samodzielnie w targach turystycznych (0)
Samodzielny udział poszczególnych obiektów szlaku w krajowych targach turystycznych* w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed badaniem (za każde stoisko do trzech - po 1 punkcie)
Jak wyżej (0)
Zorganizowanie podróży/wizyty medialnej[7] po szlaku lub po większości jego obiektów w ciągu ostatnich 2 lat (do 2 podróży, po 8 punktów za każdą)
Rok: 2016, Podróż medialna 12 dziennikarzy, Organizator ZLOT Ostróda [AS2] **(8)**
Zorganizowanie konferencji naukowej lub popularyzacyjnej, związanej z tematem szlaku w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed badaniem lub w czasie jego trwania (punktowana jedna: 4 punkty)
Konferencja „Produkty turystyczne Krainy Kanału Elbląskiego", Elbląg, w trakcie badania, wrzesień 2016 (4)
Inne formy promocji szlaku (jedna wybrana, 5 punktów)
Foldery i ulotki promujące oferty rejsów Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, wydawane corocznie, dostępne w punktach Informacji Turystycznej regionu **(5)**
Całość punktów za ten podzakres: maksymalna: 45

IV.B Oferty wypraw po szlaku:
Stałe oferty wycieczek na szlaku lub znacznej jego części (za każdą do 3, po 5 punktów)
Rejsy statkiem Żeglugi Ostródzko Elbląskiej nie są aktualnie organizowane na całym szlaku wodnym Ostróda-Elbląg, a tylko na dwóch odrębnych jego odcinkach (Ostróda – Miłomłyn i Buczyniec – Elbląg). Nie może to być zakwalifikowane jako oferta wycieczki po znacznej części szlaku, na który składają się 23 obiekty. Poza rejsami nie istnieje stała oferta wypraw po całym szlaku lub znacznej jego części (minimum połowie obiektów, w tym wszystkich kluczowych). **(0)**
Oferty wycieczek grupowych na zamówienie* (za każdą ofertę do 3, po 3 punkty)
Polskie biura podróży (m.in. Biuro Podróży Wojażer w Gdańsku, Biuro Podróży Damptour w Kartuzach i inne) oferują wprawdzie wycieczki autokarowe dedykowane na „Kanał Elbląski", jednak, poza uczestnictwem w rejsie na trasie Elbląg-Buczyniec przez pochylnie i zwiedzaniem Elbląga w programie tych generalnie jednodniowych imprez nie ma zwiedzania pozostałych walorów Kanału. Oznacza to uwzględnienie mniejszości obiektów szlaku i nie może zostać uznane jako wycieczka po szlaku, a tylko jego mniejszej części **(0)**
Oznaczone trasy alternatywne wobec głównej w ramach szlaku, zbieżne z jego tematyką (pierwsze 3, po 4 pkt)
Wszystkie trasy wodne w ramach systemu Kanału (w tym szlak kajakowy) są prawidłowo oznaczone i całkowicie zbieżne z jego tematyką, doprowadzają także od strony szlaku wodnego do większości obiektów (oprócz Zajazdu pod Kłobukiem) i kilku punktów przy trasie wodnej nie posiadających możliwości przycumowania **(4)**
Szlaki rowerowe Obszaru Kanału Elbląskiego, wyznaczone i oznakowane przez Stowarzyszenie Łączy nas KE LDG, które na poszczególnych odcinkach posiadają różne oznaczenia (kolory), doprowadzają do prawie wszystkich obiektów Kanału **(4)**

[7] Podróż medialna po szlaku to zorganizowana przez koordynatora szlaku lub innych inicjatorów, sponsorowana w całości lub w znacznej części trasa promocyjna dla przedstawicieli prasy i/lub innych mediów z kraju lub zagranicy, której celem lub jednym z głównych celów jest szlak lub przynajmniej kilka jego obiektów, stanowiących minimum 25% ogólnej liczby obiektów szlaku, przy czym punkty programu związane z tematem szlaku lub z jego obiektami stanowią minimum 50% merytorycznego programu podróży.

Trasa samochodowa w przestrzeni Kanału Elbląskiego oznaczona turystycznymi znakami E-22 i jemu dedykowana jako zespołowi tematycznych atrakcji, nie doprowadza do obiektów szlaku **(0)**
Oznaczone trasy piesze w ramach szlaku, zbieżne z jego tematyką (za pierwsze 3) (4 punkty)
*Szlak pieszy wokół Jeziora Druzno **(4)***
Suma punktów za ten podzakres: 12

IV.C Oferta pakietowa turystyki kulturowej:
Pakiety dla miejscowości leżących na szlaku, zawierające zwiedzanie obiektów szlaku (za każdy do 5, po 4 punkty)
Agroturystyka Aktywna, Stare Jabłonki, pakiet Aktywny tydzień dla Dwojga (i inne tego oferenta) **(5)**
Lokalnie występują również pakiety innych rodzajów turystyki, częściowo wykorzystujących Kanał i jego system wodny, np. dla rekreacji. Przykładem takiej oferty jest szereg pakietów Stanicy Żeglarskiej Wenecja w gminie Małdyty czy pakiety hotelowe Hotelu Platinum w Ostródzie. Pakiety nie zawierają jednak explicite elementów typowych dla turystyki kulturowej, w tym zwiedzania obiektów hydrotechnicznych **(0)**
Całość punktów za ten podzakres: 5

IV.D Inne elementy obsługi turystycznej:
Działanie własnej organizacji turystycznej szlaku (LOT) (10)
Brak **(0)**
Istnienie uprawnień przewodnickich na szlak (5)
*Brak **(0)***
Istnienie własnej literatury periodycznej (czasopismo szlaku, wychodzące przynajmniej dwa razy w roku, po 5 punktów)
*Brak **(0)***
Suma punktów za ten podzakres: **15** (maksymalna)
Za całość zakresu IV: 72 ze 100 możliwych punktów

Zakres V: Pozostała oferta spędzania wolnego czasu na obszarze szlaku
V.A Inna oferta turystyczno-kulturowa na obszarze szlaku**:**
V.A.a Muzea poza tematem szlaku:
O znaczeniu regionalnym*:
Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Elblągu **(3)**
Muzeum w Ostródzie na dawnym zamku krzyżackim **(3)**
Działająca w Iławie Galeria Sztuki „Na Wprost" to ciekawa kolekcja, nie spełniająca jednak kryteriów muzeum. Z kolei w Pasłęku Izba Historyczna działa w ramach Biblioteki miejskiej i jest otwarta tylko jeden dzień w tygodniu, co praktycznie przekreśla jej włączanie do oferty turystyki na szlaku (!) **(0)**
V.A.b Inne atrakcyjne z punktu widzenia turystyki kulturowej obiekty w miejscowościach szlaku:
O znaczeniu międzynarodowym lub krajowym (do 3 na całym szlaku, po 5 punktów)
*Brak **(0)***
O znaczeniu regionalnym (do 3 na całym szlaku, po 3 punkty)
Elbląg, Katedra Św. Mikołaja i zespół staromiejski, przykład historyzującej odbudowy **(3)**
Pasłęk, zamek krzyżacki i zespół fortyfikacji miejskich z bramami, dodatkowo kościół. Św. Bartłomieja z organami Hildebrandta **(3)**

V.A.c Lokalne (miejskie lub gminne) trasy turystyczne o znaczeniu historycznym lub kulturowym:
Wirtualne z dostępnymi publikowanymi opisami lub oznaczone w terenie* (do 5, po 2 punkty)
Gmina Iława, Zespół biograficznych szlaków, m.in. Elizabeth Lemke, śladami Maxa Toeppena, Iławski Biskupin **(2)**
Elbląg, Ścieżka Piekarczyka, miejska trasa turystyczna (oznaczenie systemowe) **(2)**
Szlak Młynarsko-Pasłęcki, eksploatuje szereg walorów kulturowych i przyrodniczych **(2)**

V.A.d Eventy poza tematem szlaku:
Regularne eventy o charakterze kulturowym, mające znaczenie międzynarodowe lub krajowe, odbywające się na terenie gmin, przez które przebiega szlak (do trzech, po 5 pkt)
Ostróda Reggae Festiwal, sierpień **(5)**
W przestrzeni szlaku odbywają się również inne imprezy kulturalne, jak Elbląskie Noce. Festiwal Piosenki Wartościowej w Elblągu i Fama Rock Festiwal w Iławie. Nie spełniają one jednak aktualnie kryteriów wiodącej imprezy swojego gatunku w skali kraju **(0)**
Suma punktów w całym podzakresie V.A: 23

V B. Pozostała oferta kulturowa na obszarze szlaku:
V.B.a atrakcje kulturalne i rozrywka na szlaku:
Funkcjonujące stale placówki teatralne w miejscowościach (gminach) szlaku
(za pierwsze trzy obiekty, po 2 punkty)
Elbląg, Teatr im. Aleksandra Sewruka **(2)**
Stała oferta koncertów muzycznych* (za pierwsze trzy oferty, po 2 punkty)
Elbląg, Klub muzyczny MJAZZGA, ul Kowalska 1-2c **(2)** *(w Elblągu także inne oferty), istniejące kluby muzyczne w Ostródzie i Iławie Ostróda, niezależnie od swoich nazw, mają w ofercie głównie dyskoteki, koncerty organizowane są sporadycznie* **(0)**
W Pasłęku w ramach Festiwalu Muzyki Organowej są wprawdzie w sezonie oferowane koncerty na cennych organach A. Hildebrandta, jednak ich częstotliwość nie spełnia warunków ustalonych dla niniejszego badania (minimum 2x w tygodniu). Zmiana tego stanu mogłaby pozytywnie wpłynąć na ofertę kulturalną wokół szlaku. **(0)**
Kina całoroczne, funkcjonujące w miejscowościach na szlaku (do 4, po 1 pkt)
*Kino Światowid, Elbląg, **(1),** Kinoteatr Pasja, Iława **(1)***
Kluby, inne miejsca wieczornej rozrywki, w miejscowościach na szlaku (do 4, po 1 pkt)
*Elbląg, Oxiden Club **(1),** Ostróda, NEXT **(1)**, Iława, Piwnica 13 **(1)** Miłomłyn, Klub Nocny w hotelu Miłomłyn **(1)***

V.B.b kulturowo znacząca oferta przyrodnicza:
Park Krajobrazowy lub inny ważny obszar chronionej natury w przestrzeni szlaku (do 3, po 2 punkty)
Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego (m.in. Jezioro Jeziorak) **(2)**
*Obszar Natura 2000 Jeziora Druzno, na liście Konwencji RAMSAR **(2)***
Obszar Natura 2000 Zatoka Elbląska - ostoja ptaków o randze międzynarodowej) **(2)**
(w przestrzeni szlaku występują ponadto inne rezerwaty przyrody)
Ogród przy rezydencji, park kultywowany (za pierwsze dwa obiekty, po 1 pkt)
Pałac Dönhoffów w Kwitajnach (gm. Pasłęk) z parkiem krajobrazowym **(1),** *Dwór Dawidy (gm. Pasłęk) z 4-hektarowym parkiem* **(1)** *(oraz kilka innych w przestrzeni szlaku)*
Park miejski duży kultywowany (od 4 ha) z obiektami sztuki (za pierwsze dwa, po 1 pkt)
Park leśny Bażantarnia w Elblągu **(1)** *Park miejski w Ostródzie* **(1)**
Suma punktów w całym podzakresie V.B: 20 (maksymalna)

V.C Pozostała oferta turystyczna na obszarze szlaku

V.C.a miejsca aktywnego wypoczynku:

Centra aktywnego wypoczynku (do 3, po 2 punkty)

Ostróda, Aquapark **(2),** *Teren golfowy Sand Valley w Pasłęku* **(2)**, *Karnity, Gm. Miłomłyn, Bajkowy Świat Kłobuka (dla rodzin)* **(2)**

Miejsca zorganizowanego aktywnego wypoczynku (do 4, po 1 pkt)

*Elbląg, MOSiR (7 obiektów)***, (1),** *Iława, Centrum turystyczno-rekreacyjne* **(1),** *Ostródzkie Centrum Sir (m.in. z wyciągami dla nart wodnych)***(1)**, *Pasłęk, MOSiR* **(1)**

V.C.b inne atrakcje przyrodnicze:

Brzeg morski na terenie którejkolwiek miejscowości szlaku (uwzględniany jeden raz, 3 p.)

Elbląg, Zatoka Elbląska i Zalew Wiślany, fragment Morza Bałtyckiego **(3)**

Jeziora - zdatne do kąpieli, dostępne –(pierwsze dwa akweny - po 2 punkty)

Jezioro Jeziorak, Jezioro Drwęckie i szereg innych **(4)**

Pomniki przyrody (za pierwsze dwa na trasie szlaku, po 1 pkt)

*Gmina Rychliki, 92 pomniki przyrody (głównie drzewa i głazy narzutowe)***(1)**, *Gmina Markusy, 12 pomników przyrody* **(1)**. *W przestrzeni szlaku funkcjonują setki innych pomników przyrody.*

V.C.c pozostałe atrakcje turystyczne

Wieże widokowe stale dostępne (za pierwsze dwie na terenie gmin na szlaku, po 1 pkt)

Siemiany, gm. Iława, wieża widokowa koło J. Jeziorak **(1),** *Miłomłyn, wieża widokowa* **(1)**

Możliwość zamówienia lotu turystycznego nad miejscowościami szlaku (3)

*Aeroklub Elbląski, loty na zamówienie **(3)***

Zabytkowe linie kolejowe normalnotorowe lub wąskotorowe z tylko jednym przystankiem w miejscowościach szlaku* (za dwie pierwsze, po 1 pkt)

Linia zabytkowej tzw. Kolei Nadzalewowej z Elbląga do Braniewa, której uruchomienie dla celów turystycznych planowano podczas kilku ostatnich lat, do sezonu 2016 nie została uruchomiona **(0).** Stała lub sezonowa regularna oferta turystycznych rejsów morskich w miejscowościach szlaku (za pierwsze dwie, po 3 punkty)

Na sezon 2016 były planowane rejsy po Zalewie Wiślanym z Elbląga do Krynicy Morskiej (Zarząd Hotelu Elbląg) Jednak realizacja tego zamierzenia nie została potwierdzona w trakcie badania terenowego, zapytań waloryzacyjnych, ani w dokumentacji sporządzonej przez Gminy w przestrzeni szlaku **(0)**

Stała lub sezonowa oferta rejsów białej floty po jeziorach lub rzekach, łączących przynajmniej dwie różne miejscowości szlaku (za pierwsze dwie, po 3 punkty)

*Organizowane przez Żeglugę O-E rejsy: Elbląg – Buczyniec **(3),** Ostróda-Miłomłyn **(3),** Ostróda-Stare Jabłonki (0), ponadto inne rejsy.*

Oznaczone trasy rowerowe na terenie szlaku, częściowo z nim zbieżne (łączące minimum 2 rożne miejscowości szlaku) z wypożyczalnią rowerów (za pierwsze trzy, po (3 punkty)

Szlak niebieski, trasa Iława-Zalewo z wypożyczalnią rowerów Ozzy-Gym w Iławie **(3),** *Szlak rowerowy niebieski od Elbląga wokół J. Druzno wypożyczalnia rowerów w Elblągu* **(3)** *Szlak rowerowy Wielka Pętla Ostródzka, w tym odcinek Ostróda – Stare Jabłonki z wypożyczalnią rowerów w Restauracji Tawerna, Ostróda* **(3).** *We wszystkich wymienionych wypożyczalniach obowiązuje zwrot sprzętu na miejscu, co znacząco redukuje ich efektywność dla turystyki rowerowej po szlaku (!).*

Oznaczone trasy rowerowe na terenie szlaku, częściowo z nim zbieżne (łączące minimum dwie miejscowości szlaku) bez wypożyczalni rowerów* (za pierwsze trzy, po 1 pkt)

*Szlak zielony **(1),** szlak czarny **(1),** szlak żółty (0), szlak czerwony (0), szlak niebieski (0) [inf.S. 1c]*.

Suma punktów w całym <u>podzakresie V.C</u> : **20** <u>(maksymalna)</u>

V. D. Pozostałe czynniki wpływające na atrakcyjność turystyczną szlaku
V.D.a Krzyżowanie się szlaków turystycznych:
Krzyżowanie się szlaku z innym szlakiem turystyczno-kulturowym o zasięgu międzynarodowym lub krajowym, jeśli przynajmniej jeden obiekt należy do obu szlaków (za pierwsze trzy po 5 punktów)
Szlak ze względu na specyfikę (droga wodna i urządzenie techniczne) nie krzyżuje się bezpośrednio w żadnym z obiektów z innymi szlakami kulturowymi o randze międzynarodowej lub krajowej, przez co nie spełnia warunków krzyżowania szlaków. Należy jednak wskazać, że zachodzi sytuacja występowania obiektów tego i innych szlaków w sąsiedztwie, na terenie tej samej gminy (co oznacza nakładanie się przestrzeni obydwu szlaków). Taka sytuacja zachodzi dla Drogi Św. Jakuba (odcinek Ogrodniki - Trzemeszno) w miejscowości Stare Jabłonki (Gm. wiejska Ostróda) oraz w miastach Ostróda, Elbląg i Iława. W mieście Ostróda, jednak poza obiektami Kanału, znajduje się obiekt Szlaku Zamków Krzyżackich (zamek i muzeum w Ostródzie), podobnie w gminie wiejskiej Iława przestrzeń analizowanego systemu nakłada się na przestrzeń Szlaku Zamków Gotyckich (zamek w Szymbarku) W mieście Elbląg posiada swój obiekt także Szlak Kopernikowski. Jednak trzy ostatnie z wymienionych systemów, a także wskazany odcinek Drogi Św. Jakuba mają status szlaków wirtualnych (bez kluczowych działań zarządczych, w tym służących organizacji usług turystycznych), co znacznie obniża ich potencjał i znaczenie sąsiadowania ofert dla wzajemnej promocji. **(0)**
Krzyżowanie się szlaku z innym szlakiem turystyczno-kulturowym o zasięgu regionalnym, jeśli przynajmniej jeden obiekt należy do obu szlaków* (za pierwsze trzy, po 3 punkty)
Szlak ze względu na specyfikę (droga wodna i urządzenie techniczne) nie krzyżuje się bezpośrednio w żadnym z obiektów z innymi szlakami kulturowymi o zasięgu regionalnym. Jednak istnieje sytuacja występowania obiektów tego i innych szlaków w sąsiedztwie, na terenie tej samej gminy (co oznacza nakładanie się przestrzeni obydwu szlaków. Taka sytuacja zachodzi w gminie Rychliki (Szlak Św. Wojciecha) oraz w gminie Markusy, Elbląg, Gronowo Elbląskie i Rychliki dla Szlaku Mennonitów **(0)**

V.D.b Duże miasta na szlaku:
Miasta posiadające 50-100 tys. mieszkańców z rozwiniętą infrastrukturą handlową na miejscu, położone na szlaku** (za każde do trzech, po 1 pkt)
Elbląg, 137 tys. mieszkańców **(1)**
Suma punktów w całym podzakresie V.D: **1**
Za całość zakresu V: 64 z 100 możliwych punktów

Zakres VI: Infrastruktura turystyczna i komunikacyjna
VI.A Baza noclegowa na szlaku:
Za każdy pierwszy obiekt noclegowy danej klasy w bezpośredniej bliskości każdej z trzech wyznaczonych miejscowości z obiektami kluczowymi (do 15 km) po 2 punkty (w sumie do 3 obiektów noclegowych dla całego szlaku i danej kategorii). Do badania wyznaczono miejscowości (i najbliższą okolicę): Elbląg (dla Przystani Żeglugi O-E w Elblągu), Pasłęk (dla pochylni Buczyniec i Izby Historii Kanału), Ostródę (dla Przystani Żeglugi O-E w Ostródzie).
Hotele kategorii 5*****
Brak w okolicy obiektów kluczowych **(0)**
Hotele kategorii 4****
Elbląg, Hotel Elbląg ***(2),*** *Ostróda, Hotel Willa Port Art & Business* ****** ***(2),*** *Pasłęk, -* ***(0)***
Hotele kategorii 3***
Elbląg, Hotel Arbiter ***(2),*** *Ostróda –* ***(0),*** *Pasłęk –,* ***(0),***
Hotele kategorii 2**
Elbląg, Hotel Sowa ***(2),*** *Ostróda, Hotel Promenada* ** ***(2),*** *Pasłęk, -* ***(0)***

Hotele kategorii 1*
Brak w okolicy obiektów kluczowych **(0)**
Hostele
Elbląg, Hostel da Vinci **(2)**, *Pasłęk* – **(0)**, *Ostróda* – **(0)**

Pensjonaty
Elbląg, Pensjonat MF **(2),** *Pasłęk, Agropensjonat Furtak, Krosno* **(2),** *Ostróda, Pensjonat Motyl* **(2)**
Schroniska turystyczne lub młodzieżowe:
Elbląg, Galeona, Dom Wycieczkowy **(2),** *Ostróda, Schronisko Młodzieżowe* **(2),** *Pasłęk,* **- (0)**
Inne i nie skategoryzowane stałe usługi noclegowe
Elbląg, Camping nr 61 **(2),** *Pasłęk, Apartamenty Kamienica. Ul. Dąbrowskiego 5* **(2),** *Ostróda, Pokoje Gościnne Podzamcze, ul. Olsztyńska 6* **(2)**
Gospodarstwa agroturystyczne:
Elbląg, Agroturystyka „Pod Lipą", Pilona **(2),** *Pasłęk, Agroturystyka B. Jankowski, Krosno* **(2),** *Ostróda, Agroturystyka nad Wielkim Szelągiem, Kątno gm. Ostróda (w.)* **(2)**
Suma punktów za cały podzakres VI A: 34

VI.B Restauracje i inne obiekty gastronomiczne
Restauracje funkcjonujące bezpośrednio przy obiektach szlaku (do 5 lokali, po 4 punkty)
Ostróda, San Biagio, przy Przystani (10 m) **(4),** *Elbląg, Restauracja w Pensjonacie MF (50 m)* **(4).** *Zajazd pod Kłobukiem w Małdytach jest jednocześnie restauracją* **(4).** *W Buczyńcu nie funkcjonuje restauracja (najbliższa: 9 km) a tylko punkt małej gastronomii (0)*
Dodatek za kuchnię tematyczną (dania związane z tematem szlaku) jeśli jest oferowana w wymienionych restauracjach przy obiektach (do 5, po 2 punkty za obiekt)
Brak oferty kulinarnej, która mogłaby być uznana za zbieżna z profilem szlaku **(0)**
Inne restauracje z kuchnią regionalną w miejscowościach przy szlaku (do 5, po 2 punkty)
Specyfika regionu, w szczególności jego nowsza historia związana z niemal całkowitą wymianą ludności utrudnia ustalenie kuchni regionalnej (choć jej rekonstrukcja i stworzenie odpowiedniej oferty nie byłoby niemożliwe i mogłoby zostać podjęte). Dla potrzeb badania i ze względu na oczywisty związek tradycji kulinarnych z obficie występującym surowcem (ryby słodkowodne) uznano za ofertę regionalną potrawy rybne, serwowane w estetycznym otoczeniu, odpowiednich warunkach i w wystarczającej różnorodności. Te warunki spełniają w przestrzeni szlaku: Smażalnia Ryb Okoń (standard restauracji), Zielony Grąd, gm., Pasłęk **(2),** *Zajazd pod Kłobukiem, Małdyty* **(2),** *Restauracja Tawerna, Ostróda,* **(2),** *Restauracja Studnia Smaków w Elblągu,* **(2),** *Tawerna pod Omegą w Iławie* **(2)** *oraz kilka innych lokali*.
Dodatkowe punkty za każdą z wymienionych restauracji, czynną później niż do godziny 22-giej (po 1 punkt za każdą restaurację)
Elbląg, Studnia Smaków (22.30) ***(1)****, Iława, Tawerna Pod Omegą (23.00)* ***(1)*** *Ostróda, Restauracja Tawerna (23.00)* ***(1)*** *Ostróda, Restauracja San Biagio (23.00)* ***(1)***
Dodatkowe punkty za ofertę kulturalną w każdej z wymienionych restauracji przy obiektach oraz w restauracjach z kuchnią regionalną lub tradycyjną albo za ofertę związaną z tematem szlaku, lecz nieregularną (do 5 restauracji - po 1 punkcie)
W Zajeździe pod Kłobukiem organizuje się w sezonie regularne występy kapel i benefisy artystów, Brak takiej oferty w pozostałych wymienionych restauracjach **(1)**
Suma punktów za cały podzakres VI.B: 27

VI.C Komunikacja:

VI.C.a Dostępność komunikacyjna szlaku (obiekty kluczowe szlaku)

Jeśli obiekty kluczowe szlaku leżą:

W odległości mniejszej niż 50 km od lotniska międzynarodowego (za pierwsze dwa obiekty po 5 punktów)

Żaden z obiektów kluczowych szlaku nie jest położony mniej niż 60 kilometrów od portów lotniczych Gdańsk ani Olsztyn-Mazury **(0)**

Położenie w odległości mniejszej niż 20 km od zjazdu z autostrady lub drogi ekspresowej (szybkiego ruchu) (za pierwsze dwa obiekty po 5 punktów)

Pochylnia Buczyniec, 9,5 km od zjazdu Pasłęk-Południe drogi ekspresowej nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kielce, Kraków) ***(5)*** *Elbląg, Przystań Żeglugi O-E., 2,5 km od zjazdu Elbląg Rondo Leer, drogi ekspresowej nr 7* **(5) .** *W okolicy Ostródy ta sama droga ekspresowa jest w budowie, w niedługim czasie i to miasto uzyska połączenie w tym standardzie.*

Przebieganie dróg krajowych przez gminy, w których znajdują się obiekty kluczowe szlaku (do 2 dróg krajowych na każdy obiekt, lecz do 5 dróg na cały szlak) (2)

Elbląg, DK 22 (Kaliningrad) - Grzechotki - Elbląg – Malbork – Swarożyn (a-1) - Starogard Gd., - Gorzów Wlkp, Kostrzyn n. O. **(2),** *Ostróda, DK 16 (Dolna Grupa – Grudziądz (A-1) – Ostróda – Olsztyn Augustów – Ogrodniki (Litwa)* **(2),** *Ostróda, DK 15 Ostróda – Toruń (A-1) – Inowrocław – Gniezno – Września (A-2) – Jarocin – Trzebnica (Wrocław)* **(2)**

Duże dworce kolejowe w miejscowościach z obiektami kluczowymi (za pierwsze dwa po 3)

Elbląg ***(3).***

Dworzec w Ostródzie nie pełni aktualnie funkcji węzła kolejowego, natomiast znacznie większy dworzec w Iławie nie leży w pobliżu kluczowych obiektów szlaku.

Dworce autobusowe w miejscowościach z obiektami kluczowymi (za każdy po 2 punkty)

PKS Elbląg ***(2),*** *PKS Ostróda* ***(2)***

VI C. b. Transport zorganizowany na obszarze szlaku:

Rejsy Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, ze względu na swój czas trwania, nie mogą być uznane za połączenia transportowe, należy je uznać za atrakcje turystyczne a nie sposoby przemieszczeń. ***(0)***

Oferta regularna (stała lub sezonowa) bryczek, meleksów, sań, połączenia wodnego lub innego niestandardowego, łączącego przynajmniej dwie różne miejscowości szlaku (za pierwsze 5 ofert po 3 punkty)

Rejsy Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej: Statkiem po Trawie (Elbląg- Buczyniec) **(3),** *Szlakiem Kanału Elbląskiego (Ostróda – Miłomłyn)* **(3)**

Oferta na zamówienie połączenia wodnego lub innego niestandardowego, łączącego przynajmniej 2 miejscowości szlaku lub obiekty w jednej miejscowości** (za pierwsze 3 – po 2 p.)

Rejsy Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej: Ostróda – Stare Jabłonki **(2),** *Rejsy przedsiębiorstwa Statki Ostróda („Cyranka"): na zamówienie pomiędzy kilkoma miejscowościami przy Kanale* **(2).**

Suma punktów za cały podzakres VI.C: 33

Za całość zakresu VI: 90 z 200 możliwych punktów

W sumie ilość punktów dla szlaku wynosi: 616 punktów z 1000 możliwych

3. Interpretacja wyników waloryzacji dla Kanału Elbląskiego

W sumie we wszystkich zakresach waloryzacji Kanał Elbląski uzyskał 620 punktów z 1000 możliwych, co pozwala go określić jako **szlak tematyczny o znaczącym potencjale turystycznym.** Jednocześnie wyniki ustalone dla poszczególnych zakresów waloryzacji pozwalają stwierdzić, że w jego przypadku mamy do czynienia z relatywnie mało zaawansowanym i stosunkowo słabo rozwiniętym produktem turystycznym.

Zestawienie punktacji uzyskanej przez Kanał Elbląski w wyniku procesu jego waloryzacji potwierdza jego zauważalne w skali kraju znaczenie jako turystyczno-kulturowego szlaku tematycznego, choć jednocześnie świadczy o jego bardzo znacznym potencjale w odniesieniu do turystyki industrialnej. Dość wyraźnie jego atrakcyjność zaznacza się również w dziedzinach interesujących dla turystyki dziedzictwa kulturowego oraz turystyki kulturowo-przyrodniczej. Zauważalne są także atuty szlaku w odniesieniu do turystyki oraz turystyki etnicznej.

Tabela 5. Zestawienie punktacji w poszczególnych zakresach dla Szlaku Piastowskiego

Zakres	Podzakres	Punkty uzyskane	Maksym. możliwych punktów
Zakres I: Organizacja szlaku	A. tematyzacja szlaku	50	50
	B. oznaczenie szlaku	26	50
	C. koordynacja szlaku	39	50
	D. dostępność obiektów	28	50
	Suma: cały zakres I	143	200
Zakres II: Ogólna atrakcyjność turystyczna szlaku	A. autentyczność obiektów	40	40
	B. zwartość szlaku	15	15
	C. liczba obiektów	15	15
	D. własna usługa transportowa	0	15
	E. stan utrzymania obiektów	0	15
	Suma: cały zakres II	70	100
Zakres III: Turystyczno-kulturowy potencjał obiektów szlaku	A. znaczenie kulturowe temat.	60	60
	B. eventy zgodne z tematyką	25	40
	C. dodatkowe atrakcje temat.	15	20
	D. znaczenie historyczne	0	20
	E. znaczenie biograficzne	3	20
	F. znaczenie religijne	0	20
	G. znaczenie: inne typy tur. kult.	10	20
	H. znaczenie: grupy etniczne	15	20
	I. dodatek: oferta obiektów	10	30
	J. dodatek: obiekty unikatowe	44	50
	Suma: cały zakres III	182	300
Zakres IV: Obsługa własna szlaku	A. promocja szlaku	45	45
	B. oferty wypraw	12	20
	C. oferta pakietowa	5	20
	D. inne elementy promocji	5	15
	Suma: cały zakres IV	67	100
Zakres V: Pozostała oferta turystyczna szlaku	A. inna turystyczno-kulturowa	23	40
	B. inna kulturowa, przyrodnicza	20	20
	C. inna turystyczna	20	20
	D. pozostałe czynniki	1	20
	Suma: cały zakres V	64	100
Zakres VI: Infrastruktura turystyczna i komunikacyjna	A. noclegi	34	60
	B. gastronomia	27	60
	C. komunikacja	33	80
	Suma: cały zakres VI	94	200
Suma dla szlaku:	za wszystkie zakresy razem:	**620**	1000

4. Wnioski

W zakresie I wynik badania wyniósł 143 punkty z 200 możliwych. System może być zatem sklasyfikowany jako **szlak realny** (bliżej górnego pułapu tego zakresu). Pomimo bardzo wysokiego poziomu tematyzacji systemu i wystarczającego poziomu oznaczenia tras i obiektów, określenie go jako dojrzałą postać produktu turystycznego (szlak materialny) uniemożliwiają w szczególności następujące braki: formalnie wskazanego podmiotu koordynacji wykonującego przynajmniej większość klasycznych zadań zarządcy szlaku kulturowego, oraz znacznie ograniczona dostępność komunikacyjna licznych mniejszych obiektów dla turystów.

W zakresie II Kanał Elbląski otrzymał 70 na 100 możliwych punktów, jednocześnie jednak w dwóch z pięciu jego podzakresów, odpowiadających współczesnym standardom turystyki (II.D i II.E). system uzyskał 0 punktów. Z tego powodu pomimo jego istotnych atutów (jak 100% zwartość oraz najwyższa możliwa punktacja w zakresie autentyczności obiektów) w odniesieniu do ogólnej atrakcyjności turystycznej szlak musi zostać sklasyfikowany jako **system o średniej atrakcyjności turystycznej**.

W zakresie III badany system otrzymał 182 na 300 możliwych punktów, przy czym łącznie w podzakresach III.A, III.B i III.C – 100 punktów oraz w podzakresie III.I – 10 z 30 możliwych punktów. Zgodnie z przyjętą klasyfikacją jest to zatem **system o wybitnej tematycznej atrakcyjności turystyczno-kulturowej, mniej odpowiedni dla różnych form turystyki kulturowej**. Niezależnie od osiągnięcia ponad 80% możliwych do uzyskania punktów w ocenie potencjału deklarowanej, wiodącej tematyki szlaku (turystyka industrialna i dziedzictwa techniki), czynnikiem wyraźnie obniżającym ogólną ocenę okazała się badana w ramach podzakresu III.B skromna oferta eventów i mikroeventów zgodnych z tematyką systemu, oraz braki w zakresie dodatkowej oferty uzupełniającej zwiedzanie w przynajmniej niektórych obiektach, które to elementy są oczekiwane ze strony współczesnych turystów kulturowych. Jednocześnie należy nadmienić, że Kanał Elbląski osiągnął stosunkowo niską liczbę punktów (28 na 100 możliwych) w badaniu potencjału w odniesieniu do innych niż deklarowana form turystyki kulturowej.

W zakresie IV szlak otrzymał 67 na 100 możliwych punktów oraz w podzakresie IV.A został oceniony na maksimum możliwych do osiągnięcia punktów (45), jednak w jednym z pozostałych podzakresów (IV.C) otrzymał tylko 2 punkty, czyli zdecydowanie mniej niż połowę możliwych do uzyskania. System może być zatem określony jako **szlak z dostatecznym poziomem usług turystycznych i znaczną aktywnością autopromocyjną**. Wprawdzie zsumowane aktywności promocyjne, podejmowane przez rożne podmioty, oceniono bardzo wysoko, jednak na obniżenie oceny w tym zakresie wpłynął bardzo ograniczony repertuar wypraw po szlaku i minimalny zakres (tylko lokalnie zresztą występującej) oferty tematycznych pakietów turystycznych w zakresie turystyki kulturowej. Zauważalne jest także ograniczenie podmiotów spełniających niektóre funkcje koordynatora systemu do tylko kilku usług turystycznych przy jednoczesnej całkowitej rezygnacji z inicjatywy w zakresie konstruowania innych, istotnych dla organizacji systemu (m.in. właśnie pakietów tematycznych lub lokalnych pakietów pobytowych). Już w tym miejscu należy zauważyć, że spójnej i skoncentrowanej promocji szlaku jako systemu turystyki kulturowej i samodzielnej destynacji turystycznej bardzo szkodzi nie tylko brak własnej witryny internetowej, ale również niemal całkowity brak stron internetowych poszczególnych obiektów, które albo w ogóle nie istnieją, albo mają szczątkową postać małych i zależnych modułów na stronach innych instytucji, organizacji lub zgoła prowadzonych na lepszym lub gorszym poziomie merytorycznym przez pasjonatów.

W zakresie V badany system osiągnął 64 z możliwych 100 punktów. Tym samym powinien on zostać określony jako **szlak o dużym znaczeniu kulturowo-turystycznym i ogólno-turystycznym**. Oznacza to, że różnorodne atrakcje i pozostałe zasoby kulturalne

oraz turystyczne gmin leżących na szlaku, o ile zostaną włączone do oferty, są w stanie dobrze uzupełniać propozycję pobytu dla zwiedzających go turystów. W tym zakresie ograniczeniem jest fakt braku (poza Elblągiem) w przestrzeni szlaku większych miast z typową dla nich ofertą kulturalną i rozrywkową przy jednoczesnym ubóstwie oferty spędzania czasu wolnego poza zwiedzaniem na pozostałych obszarach.

W zakresie VI Kanał Elbląski uzyskał tylko 94 z możliwych do uzyskania 200 punktów, przy czym w żadnym z podzakresów nie otrzymał mniej niż 40% punktów. Oznacza to, że w jego przypadku mamy do czynienia ze **szlakiem z dostatecznie rozwiniętą infrastrukturą służącą turystyce**. W odniesieniu do polskich standardów za średnio rozwinięte należy uznać usługi noclegowe (przy braku – poza Elblągiem, Ostródą i Iławą) oferty dla niektórych grup turystów. Relatywnie uboga okazała się oferta gastronomiczna, szczególnie przy braku kuchni tematycznej związanej z profilem szlaku oraz białych plamach w zakresie oferty kuchni tradycyjnej i ograniczonej ofercie kuchni regionalnej, interesującej dla szerokiego kręgu turystów kulturowych. Komunikacja pomiędzy obiektami na trasie głównej szlaku jest w miarę dobrze rozwinięta tylko na trasie wodnej (co gwarantuje widoczność większości obiektów od strony szlaku wodnego, jednak już nie ich zwiedzanie). Jednak przebiegowi wspomnianej głównej trasy szlaku nie towarzyszy bezpośrednie pasażerskie połączenie kolejowe, posiadające przystanki w pobliżu przynajmniej części obiektów, a istniejące bezpośrednie połączenia autobusowe uwzględniają przystanki tylko w większych miejscowościach lub w oddaleniu od obiektów szlaku. Brak innej niż transport wodny oferty usług komunikacyjnych, w tym niestandardowych i ekologicznych, działających w ramach szlaku.

Mocne strony systemu:

Pierwszym i podstawowym czynnikiem generującym potencjał badanego systemu jest jego unikatowość w zakresie wyznaczanym przez profil (historyczna technika wodna) i odpowiadającym zainteresowaniom rosnącej grupy turystów kulturowych, poszukujących zabytków techniki, w szczególności nadal funkcjonujących. Należy do nich zespół pięciu zabytkowych, działających pochylni, a także nasyp nad Jeziorem Karnickim, tunel wodny w Starych Jabłonkach i cztery oryginalne śluzy.

Zgodność wszystkich obiektów z deklarowaną tematyką systemu gwarantuje, że turyści zainteresowani dziedzictwem techniki nie będą rozczarowani po wizycie na tym obszarze. W tym samym odniesieniu dodatkowym atutem szlaku jest autentyczność jego obiektów, mająca niemałe znaczenie dla kręgu turystów motywowanych kulturowo. Jest ona poza wszelką wątpliwością, decyduje o niej wielka przewaga obiektów oryginalnych (atrakcji o charakterze pierwotnym), reprezentujących rzeczywistą wartość dziedzictwa technicznego. Status Pomnika Historii nadany całemu Kanałowi potwierdza tę autentyczność formalnie i (przy koncentrowaniu promocji na tym fakcie) może mieć duże znaczenie jako magnes turystyczny. Zarówno ten status, jak i występowanie unikatowych rozwiązań technicznych wpływa na wysoką ocenę potencjału w dziedzinie turystyki dziedzictwa kulturowego oraz ukierunkowanej na atrakcje techniczne (zawierającej się w turystyce industrialnej).

Atutem systemu jest jednolita identyfikacja wizualna dużej części obiektów szlaku w postaci tablic zawierających nie tylko identyfikacje, ale i ciekawie ujętą i zilustrowaną informację o obiekcie. Tablice umieszczone przy pochylniach oraz śluzie w Miłomłynie spełniają wszystkie standardy nowoczesnej informacji turystycznej, są także estetycznie wykonane. Tę wysoka ocenę redukuje jednak fakt, ze takich tablic nie ustawiono wszędzie, a przynajmniej przy kilku naprawdę oryginalnych i dlatego interesujących turystę obiektach, takich jak drewniany most w Mozgowie, nasyp w Ligach (czy Wielowsi) albo tunel w Starych Jabłonkach.

Z punktu widzenia materialności systemu (czyli jego poziomu organizacji jako rozwiniętego linearnego systemu eksploatacji turystyki kulturowej) badanie - pomimo nie zaistnienia formalnie powołanego szlaku kulturowego – wykazało całkowite spełnienie jednego i częściowe spełnienie dwóch pozostałych spośród czterech jej kryteriów. Bardzo wysoki jest stopień tematyzacji naukowej szlaku i tworząca realną podstawę dla niej autentyczność jego walorów. Istnieje też duży wybór przewodników po szlaku, zarówno dla turystów zmotoryzowanych jak i rowerowych (zakresy Ia, IIa formularza). Stosunkowo dobrze prezentuje się dostępność fizyczna obiektów szlaku, gorzej już z dostępnością komunikacyjną spoza trasy wodnej (I.b). Trasa wodna oraz alternatywne trasy rowerowe na niemal całej przestrzeni szlaku, jak też same obiekty są fizycznie (a częściowo również systemowo) oznaczone (Id).

Z punktu widzenia subiektywnego doświadczenia turystycznego szlak oferuje odwiedzającym szereg atrakcyjnych przeżyć, co potwierdzają ankietowani eksperci. Obok rejsu turystycznego w niecodziennej scenerii [WE 1,2,4,8,9,13,14,15,18,19,23,24,26] jest to gwarancja zetknięcia się z wielkim dziedzictwem techniki [WE 1,2,5,9,11,12,16,20,24,25] posiadającym dodatkowy walor unikatowości [WE 1,2,5,12,16,20,24,25]. Towarzyszą temu znaczne walory naturalne i krajobrazowe [WE 7,10,11,12,16,26] a przy przedłużeniu pobytu: walory rekreacyjne (w tym cisza, spokój) oraz baza dla aktywnej rekreacji [WE 11,12,17,21]. W znacznie mniejszym zakresie istnieje możliwość skorzystania ze zorganizowanych wycieczek np. autokarowych z przewodnikiem lub wyjazdów na własną rękę np. rowerowych [WE 14,23]. To pierwsze jest limitowane przez brak ofert biur podróży, to drugie, jakkolwiek sprzyjają mu wyznaczone i oznaczone trasy – to ogranicza je brak obsługi w zakresie ofert sprzętu (sieciowych wypożyczalni rowerów) i ubóstwo infrastruktury towarzyszącej. Prawdopodobnie z powodu niskiego poziomu własnej organizacji elementu dydaktyzacja, eksperci rzadko wskazywali na walory edukacyjne szlaku [WE 9], zauważalny brak oferty kuchni regionalnej przełożył się na tylko jedno wskazanie przeżycia kulinarnego jako waloru szlaku [WE 3]. Podobnie brak spójnej oferty zagospodarowania czasu wolnego poza zwiedzaniem jest przyczyną, że na ten aspekt, jako pozytyw szlaku, zwrócił uwagę tylko jeden z ankietowanych ekspertów [WE 23]. Niemniej, pomimo zauważonych przez badanych niedociągnięć, Kanał Elbląski w opinii wielu z nich pełni rolę kulturowej i turystycznej wizytówki regionu [WE 7,11,15,16,23], stanowiąc obowiązkowy punkt odwiedzin dla pojawiających się gości i silny element asocjacji obszaru w ich turystycznej świadomości.

Słabe strony systemu:

Niezależnie od kwestii organizacji systemu, niestety niewykorzystana pozostaje również znacząca część walorów szlaku tworzących jego potencjał turystyczno-kulturowy. Potwierdzają to liczne uwagi w części faktograficznej Raportu (zakres I formularza). W wielu miejscach istniejące dziedzictwo pozostaje albo trudno dostępne (formalny zakaz wstępu do maszynowni pochylni poza pochylnią Buczyniec) albo mocno zredukowana jest możliwość jego turystycznej eksploracji (brak oferty rejsów statkami na odcinku Iława-Miłomłyn i tym samym turystycznego doświadczenia nasypu (akweduktu) nad J. Karnickim z drogą wodną przy jednoczesnym zaniedbaniu oznaczenie i zapewnienia dostępu do nasypu od lądu. Walory systemu osłabia również brak zagospodarowania znajdujących się w jego przestrzeni potencjalnych atrakcji typowych dla innych form turystyki kulturowej (jak to wykazuje zapis wyników badania w zakresie III formularza). W pracy nad sformułowaniem spójnej oferty systemu należy je uwzględnić jako ofertę uzupełniającą, włączając w rozszerzone programy zwiedzania poszczególnych miejsc i proponowane turystom lokalne pakiety pobytowe.

Z punktu widzenia funkcjonowania spójnej, trwałej i wiarygodnej oferty turystyczno-kulturowej podstawowym problemem badanego systemu jest faktyczny brak jednego spośród czterech elementów jego materializacji. W praktyce (poza cząstkowymi funkcjami

zarządczymi, skierowanymi na organizację rejsów lub opiekę nad oznaczeniami tras i obiektów) nie istnieje bowiem element koordynacji systemu. Odbija się to na wielu aspektach jego funkcjonowania, szczególnie wyraźnie jednak na faktycznym braku spójnej informacji turystycznej, turystycznych ofert tematycznych dotyczących całości systemu (wycieczek i pakietów) oraz niektórych kluczowych elementów promocji (por. zakres IC oraz zakres IV formularza). Szczególnie uderzający jest brak turystycznej witryny internetowej szlaku ani jakiejkolwiek innej witryny o charakterze turystycznym, opisującej jego poszczególne obiekty. Same obiekty szlaku także nie posiadają swoich stron internetowych. Nie prowadzi strony internetowej nawet aspirująca do statusu muzeum szlaku Izba Historii przy pochylni Buczyniec. Generalnie należy też stwierdzić, że liczne działania promocyjne, podejmowane przez szereg nie współpracujących ze sobą podmiotów, skoncentrowane na różnych walorach szlaku i różnych aspektach jego oferty, a także kierowane do najrozmaitszych grup docelowych bez ustalenia rzeczywistego poziomu zainteresowania z ich strony, posiadają w konsekwencji niską efektywność, zdecydowanie nie odpowiadającą nakładowi energii i środków, które w sumie na nie poświęcono.

Niemal zupełnie brak pakietów tematycznych dla szlaku, w badanej przestrzeni funkcjonuje również bardzo niewiele pakietów zawierających zwiedzanie choćby niektórych jego obiektów. Jeśli uznać jednodniowe wycieczki autokarowe za szczególną wersję pakietów, to istnieje grupa takich ofert, które jednak zasadniczo ograniczają swój program do rejsu i zwiedzania pochylni Buczyniec oraz zwiedzania elbląskiej starówki (z przystanią i mostem). Są zatem na ich trasie dwa z trzech obiektów kluczowych szlaku, jednak z sumie jest mniejszość jego obiektów, ponadto pakiet nie zawierający elementu noclegu nie pozwala rozwinąć większej grupy usług turystycznych na miejscu i tym samym w niskim stopniu oddziałuje zarówno na turystyczną eksploatację przestrzeni szlaku, jak i na skalę zysków z turystyki w tym obszarze.

Dużym mankamentem systemu w jego aktualnej strukturze, niezależnym od potencjalnych interesariuszy szlaku wokół Kanału jest krótki sezon turystyczny (maksimum 6 miesięcy) w praktyce mniej (pięć: od maja do końca września). Jest to głównie związane z dominującym typem atrakcji, które są ściśle związane z funkcjonowaniem szlaku wodnego, który jako trasa jest obsługiwany tylko w cieplejszych miesiącach roku. Między innymi z tego punktu widzenia działaniami niezbędnymi dla zwiększenia potencjału systemu, ruchu turystycznego i rentowności działania oferentów usług turystycznych są takie, które umożliwia turystyczną eksplorację przynajmniej części obiektów Kanału w jak najdłuższym okresie roku.

Kolejnym mankamentem jest niedostępność licznych obiektów szlaku dla turystów zmotoryzowanych. Powoduje ją albo brak publicznych czy choćby doprowadzonych do bezpiecznego standardu jazdy dróg dojazdowych, albo brak parkingów w pobliżu obiektów. Szczególnie wyrazistym przykładem tego są miejscowości otaczające tzw. nasyp nad J. Karnickim. Dojazd samochodem osobowym (przy kompletnym braku jakichkolwiek drogowskazów) na odległość mniejszą niż 500 m do nasypu na niektórych odcinkach grozi uszkodzeniem pojazdu, a parkingów nie ma po żadnej ze stron nasypu przy jego punktach początkowych i końcowych.

Choć fakt niemal pełnego oznaczenia tras rowerowych w przestrzeni szlaku i wzdłuż biegu Kanału jest atutem systemu, jednocześnie należy wskazać jego słabość w ramach tego elementu. Jest nią niejednolite oznaczenie z punktu widzenia rowerzystów chcących przejechać szlak na całym przebiegu jego tras. W trakcie takiego przejazdu nazwy kolejnych szlaków rowerowych oraz ich kolory rozpoznawcze zmieniają się kilkukrotnie. Jest to wprawdzie zgodne z zasadami znakowania tras rowerowych (generalnie zakładanych jako pętle), jednak wprowadza pewien chaos w kontekście systemu linearnego. Częściowo ten mankament redukują dobrze opracowane przewodniki rowerowe i wdrażany system nawigacji GPS. Poważnym utrudnieniem dla rowerzystów-amatorów jest też brak

wypożyczalni sieciowej (z możliwością oddawanie rowerów w innych punktach po przejechaniu dłuższej trasy) oraz brak parkingów rowerowych z blokadami przy większości obiektów szlaku.

W samych obiektach, także tych posiadających obsługę turystów, brak jest zupełnie oferty dodatkowej, związanej bezpośrednio z tematyką systemu np. mikroeventów na zamówienie, organizowanych dla grup turystów (Wyjątkiem w tym zakresie jest Izba Historii w Buczyńcu, posiadająca opcję projekcji filmu). Tymczasem, w kontekście profilu szlaku, przynajmniej w kilku jego punktach powinny być organizowane pokazy techniczne i prezentacje (zasad) działania urządzeń a nawet znanych podobnych (historycznych i współczesnych) rozwiązań. Takie pokazy zastępują wprawdzie w kilku miejscach makiety (pochylni), ale i te nie okazały się interaktywne, przy czym najwyraźniej nieopłacalne było ich uruchomienie wymagające… nalania wody.

W lokalach gastronomicznych w przestrzeni szlaku nie istnieje tradycyjna ani regionalna oferta kulinarna (z trudem zastępuje ją zróżnicowana oferta potraw z ryb słodkowodnych), niemal w zupełności (poza Zajazdem Pod Kłobukiem w Małdytach) brakuje również dostępnej choćby na zamówienie oferty kulturalnej w przynajmniej większych restauracjach. Nie stwierdzono istnienia ani jednej stałej lub regularnej oferty warsztatów kulinarnych dla turystów.

Niemal zupełnie brak funkcjonujących w ramach systemu turystycznych pakietów tematycznych (zakres IVC). Należy to uznać za jeden z najistotniejszych mankamentów oferty szlaku, ponieważ brak aktywności w tworzeniu pakietów turystycznych (tak ze strony koordynatora jak i innych podmiotów, w tym zwłaszcza hoteli i touroperatorów zlokalizowanych w miejscowościach wzdłuż szlaku) stanowi bardzo znaczne ograniczenie oferty w odniesieniu do turystów indywidualnych i uniemożliwia osiąganie zysków z turystyki indywidualnej w trudnej do oszacowania, lecz z pewnością stale rosnącej skali.

Postulaty w zakresie modyfikacji i rozwijania oferty szlaku

Naczelnym postulatem rozwijania turystyki na samym szlaku i w przestrzeni Kanału Elbląskiego powinna być taka jej organizacja, by zachować zasady turystyki zrównoważonej, nie szkodzącej bezpośrednio ani pośrednio dziedzictwu oraz krajobrazowi naturalnemu i kulturowemu. Nie musi to stać w sprzeczności z wysiłkami na rzecz zwiększenia skali ruchu turystycznego (co jest korzyścią bardzo oczekiwaną i pożądaną przez lokalne społeczności i samorządy), jeżeli zostanie wprowadzona podstawowa zasada rozgęszczenia tego ruchu i skierowania go na inne trasy niż mająca określoną maksymalną przepustowość droga wodna. Tymi alternatywami są: trasa rowerowa wzdłuż kanału, trasa samochodowa, a nawet trasy piesze wzdłuż niektórych jego odcinków. Możliwa jest również oferta kombinowana, obejmująca zwiedzenie szlaku częściowo drogą wodną (np. na odcinku Elbląg- Buczyniec, Miłomłyn-Ostróda, Miłomłyn-Iława) a częściowo rowerową, samochodową lub pieszą. Przedłużeniu pobytu turystów w przestrzeni szlaku, a tym samym zwiększeniu przychodów interesariuszy szlaku ma służyć również pakietyzacja ofert turystycznych, w tym wprowadzenie pakietów tematycznych (dla szlaku) oraz lokalnych, obejmujących jego dostępne w danej okolicy walory. Propozycje konkretnych rozwiązań zostaną przedstawione poniżej, w odnośnych postulatach szczegółowych. Podzielono je na cztery zasadnicze części, które dotyczą odpowiednio: materializacji systemu (A), podstawowej oferty szlaku, koniecznej do sformułowania i wykonania pierwszej kolejności w ramach wprowadzania koordynacji (B) jego oferty uzupełniającej (C) niemniej potrzebnej, jednak ze względu na swoją specyfikę realizowanej we współpracy z innymi podmiotami, a częściowo przez nie jako partnerów szlaku oraz postulaty pozostałe (D).

A. Materializacja szlaku – doprowadzenie do poziomu rozwiniętego systemu linearnego

1. Formalne powołanie szlaku i ustalenie listy jego obiektów.

To pozwoli w krótkim okresie osiągnąć jednoznaczną identyfikację systemu dla potencjalnego turysty nie tyle jako zbioru atrakcji, co wiarygodnego partnera w organizacji jego podróży. W rezultacie tego działania będzie można skoncentrować działania promocyjne na walorach właściwych z punktu widzenia turystyki kulturowej i preferencji turystów, jednoznacznie ustalić listę atrakcji dla tworzonych pakietów tematycznych i przygotować usługi dla turystów. Będzie można również (we wspólnie wypracowanym dokumencie w formie listu intencyjnego, a z czasem porozumienia) szczegółowo określić warunki współpracy poszczególnych podmiotów w rozwijaniu produktu turystycznego oraz wyraźniej określić pola i zasady współpracy z zainteresowanymi podmiotami prywatnymi oraz zarządcami innych produktów turystycznych w przestrzeni nakładającej się i sąsiadującej. To ostatnie nie jest bez znaczenia dla podejmowania wspólnych działań służących promocji turystycznej i uzyskania efektu synergii w tym zakresie. Z punktu widzenia współczesnej teorii szlaków kulturowych i praktyki zarządzania nimi, efektywność funkcjonowania systemów tego rodzaju (widziana nie tylko jako zwiększenie ruchu turystycznego, ale też przemyślana promocja i „dystrybucja" dziedzictwa kulturowego i działanie na rzecz wzmocnienia tożsamości kulturowej regionu oraz jego mieszkańców) znacząco zwiększa włączanie do szlaku obiektów wykreowanych dla potrzeb turystyki (m.in. placówek muzealnych, centrów interpretacji dziedzictwa, parków tematycznych itp.) Z tego punktu widzenia formalne powołanie szlaku nie powinno ograniczać się do ustalenia listy jego obiektów, ale jednocześnie określić kryteriów i procedur nadawania tego statusu nowym obiektom, z zastrzeżeniem zgodności tematycznej oraz jakości i trwałości ich zasobów oraz turystycznej oferty.

W tym kontekście można zaproponować pewne zmiany w strukturze samych obiektów szlaku. Proponuje się skreślić z tej listy port morski w Elblągu, jakkolwiek historycznie powiązany z gospodarczym funkcjonowaniem Kanału, to jednak dziś fizycznie od niego oddzielonym, nie posiadającym żadnej oferty zwiedzania i pozostającym w stanie estetycznym wykluczającym atrakcyjność dla zwiedzających. Dodatkowo port jest używany przez podmiot gospodarczy i mogą w każdej chwili zostać narzucone ograniczenia w dostępie [por. dokumentacja badania: z KAO-01]. Ze względu na fizyczne sąsiedztwo, słabą oddzielną atrakcyjność oraz wzajemną komplementarność walorów, należałoby również powiązać formalnie (traktować jako jeden obiekt) oraz na trwałe połączyć ofertę turystyczną 1) dwa obiekty w Iławie (port i wyspę wielką Żuławę) oraz 2) dwa obiekty w Ostródzie (port z suchym dokiem i przystań Żeglugi Ostródzkiej). W tym pierwszym przypadku elementem takiego powiązania może być regularny rejs wokół wyspy z opcją jej choćby krótkiego zwiedzania (spaceru), a drugim: trasa turystyczna wokół portu, obejmująca suchy dok, molo oraz wystawę tematyczną w miejscowym Muzeum (które na dzień dzisiejszy takiej nie posiada).

Z drugiej strony należy rozważyć włączenie do listy formalnych obiektów szlaku trzech zabytków hydrotechnicznych. Są to: Śluza Zielona w Lubieniu, gmina Miłomłyn, Śluza Ostróda w Ostródzie i Śluza Mała Ruś w Zwierzewie, gmina Ostróda (na trasie wodnej z Ostródy do Starych Jabłonek). Argumentami na rzecz takiego działania są: ich techniczny profil zgodny z tematyką szlaku, położenie na trasach wodnych Kanału oraz oryginalność (lub odpowiednio: typowość) zastosowanych w ich budowie i nadal dostrzegalnych gołym okiem rozwiązań. Dodatkowym argumentem może okazać się możliwość wprowadzenie elementu interaktywności dla zwiedzających, na przykład ręcznej obsługi śluzy przez turystów pod nadzorem pracownika. Ponadto w ramach szlaku element interpretacji dziedzictwa powinien zostać wzmocniony przez wprowadzenie paru lub kilku obiektów wtórnych lub wykreowanych. Należy zatem rozważyć powołanie stałych wystaw lub muzeów

(albo uzupełnienie istniejących muzeów o nowe wystawy), co zostanie szerzej omówione w osobnym postulacie odnoszącym się do uzupełnienia oferty szlaku.

2. Koordynacja działań zarządczych odnoszących się do turystyki realizowana przez jeden podmiot.

Badanie systemu wyraźnie wykazało negatywne skutki nieistnienia elementu koordynacji, które zostały powyżej już opisane. Oczywistym postulatem jest zatem powołanie jakiejś formy koordynacji współdziałania podmiotów zaangażowanych oraz tworzenia i dystrybucji turystyczno-kulturowej oferty na szlaku. Gruntowne zmiany organizacyjne, w tym powołanie organizacji szlaku kulturowego postuluje również grupa badanych interesariuszy [WE 2,11,14,18], przy czym niektórzy widzą ją w formule klastra turystycznego [WE 2,14]. Samą komórkę zarządczą badani widzą jako odrębną od podmiotów zaangażowanych aktualnie w obsługę turystyki lub tworzenie oferty [WE 14,18]. W świetle doświadczeń szlaków kulturowych funkcjonujących w Polsce lepiej i gorzej należy podkreślić także zdecydowanie, że w interesie całego systemu, jego identyfikacji, aktywności promocyjnej, intensywności współpracy z partnerami oraz w tworzeniu oferty jest, aby była to komórka (podmiot), dla której 1) koordynacja szlaku jest jedynym zadaniem oraz 2) który nie jest powiązany personalnie z żadnym z samorządów. Nie powinien to być zatem ani lokalny punkt informacji turystycznej, ani lokalna organizacja turystyczna, ani też wydział czy departament turystyki którejś z JST czy Urzędu Marszałkowskiego. Najlepiej, żeby koordynator działał w ramach struktury powołanej specjalnie dla szlaku, którą może być jakaś forma stowarzyszenia. Bliżej określoną propozycję w tym odniesieniu przedstawiono w części V postulatów, należy jednak zaznaczyć, że o ostatecznej formie i statusie samej organizacji jak i koordynacji szlaku powinni zdecydować wspólnie jego interesariusze.

Co do zakresu działań koordynatora szlaku, to bezwzględnie powinna ona wypełniać minimalny zakres zadań klasycznego koordynatora niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania systemu tego rodzaju. [Mikos v. Rohrscheidt 2012], do których należą: 1. monitoring stanu systemu, w tym oznaczenia tras i obiektów, ich stanu i dostępności, 2. zbieranie lub wytwarzanie, przetwarzanie, aktualizację i dystrybucja informacji na temat szlaku, obiektów i eventów oraz 3. organizowanie lub współorganizowanie promocji produktu. Jest to zresztą zgodne z oczekiwaniami badanych interesariuszy, wyrażonymi w trakcie wywiadów eksperckich. I tak na kompleksowe zarządzanie informacją turystyczną o szlaku (a więc jej częściowe wytwarzanie, gromadzenie, opracowywanie w przydatnych turyście formach jak przewodniki, ulotki czy zapisy na stronach internetowych itd.) wskazała pokaźna część ankietowanych, bo aż 10 [WE 2,3,4,7,10,15,17,19,23,26] w tym prowadzenie strony internetowej za kluczowe zadanie koordynatora uznało troje z nich [WE 15,17,18]. Z kolei na kierowanie promocją szlaku i jego oferty wskazało dziewięcioro badanych [WE 3,11,13,17,18,19,23,24,25]. Wreszcie monitoring funkcjonowania szlaku i jego oferty, w tym na sprawdzanie stanu tras, zbieranie opinii turystów i analizę potrzeb wraz z podejmowaniem odpowiedniej reakcji względnie opracowywaniem propozycji korekt uznało za ważne siedmioro badanych [WE 2,8,11,12,16,20,24]. Świadczy to o dość wysokim poziomie zrozumienia roli koordynatora szlaku i jednocześnie o zakresie oczekiwanej od niego aktywności. Pozostałe elementy pracy koordynatora szlaku kulturowego (tworzące wspólnie z podstawowymi tzw. optymalny zakres jego zadań) nie są spotykane w każdym systemie: ich podejmowanie zależy od miejscowych warunków i możliwości, modelu koordynacji, zakresu współpracy z partnerami szlaku oraz gotowości tychże do realizacji pewnych działań bądź współpracy w ich wykonywaniu albo finansowania przez nich tej pracy, jeśli zostaje ona zlecona koordynatorowi. W tej sytuacji, na przedpolu tworzenia szlaku (a w tej sytuacji znajduje się Kanał Elbląski) najlepszym sposobem ustalenia, jakie powinno być pole działania koordynatora ponad wskazane minimum, jest zapytanie zainteresowanych o ich wyobrażenia i ułożenie na tej podstawie priorytetowej listy jego

zadań. Poniżej wyniki takiego zapytania, skierowanego do ankietowanych interesariuszy, ułożone hierarchicznie począwszy od najczęściej wskazywanych. Tworzenie pakietów turystycznych (łączących atrakcje i usługi) uznało za zadanie własne koordynatora sześcioro pytanych [WE 1,2,6,12,14,22]. Pięcioro wskazało na jego rolę pośrednika, gwarantującego stałą i pełną komunikację między podmiotami i partnerami szlaku [WE 2,4,12,16,22], ta sama liczba pytanych zaakcentowała jako jego zadanie współpracę z poszczególnymi interesariuszami [WE 1,11,17,21,25] oraz integrację ich działań na rzecz kanału we wspólnych projektach, niektórzy zwracali przy tym uwagę na jego zadanie uwzględnienia interesów i postulatów poszczególnych podmiotów. Przygotowywanie strategii szlaku uznało za zadanie własne koordynatora troje zapytanych [WE 4,13,16], także troje oczekuje jego bezpośredniego zaangażowania w dystrybucję poszczególnych usług lub gotowych pakietów [WE 1,14,15]. Dwoje pytanych wskazało na potrzebę aktywności koordynatora w zakresie inicjowania i współorganizowania eventów na szlaku [WE 2,12], we wdrażaniu w strukturze i ofercie szlaku nowych typów produktów turystycznych i nowych rozwiązań [WE 11,26]. Wreszcie, również dwoje oczekuje odeń wspierania podmiotów i partnerów w tworzeniu projektów i ofert oraz ewentualnie w pozyskiwaniu ich finansowania [WE 16,22].

W związku z tak znacznym rozrzutem potrzeb i oczekiwań (które nie wszystkie oczywiście muszą zostać spełnione), ze specyfiką analizowanego szlaku jako drogi wodnej i skomplikowanego przecież systemu urządzeń wodno-technicznych, wreszcie z potrzebą uwzględnienia faktycznie zastanej sytuacji rozdzielenia kompetencji (w dużej mierze korzystnej dla funkcjonowania poszczególnych elementów oferty turystycznej), a także z uwagi na ochronę interesów poszczególnych już zaangażowanych podmiotów, zalecanym modelem koordynacji nie może być w tym przypadku ani model jednolity, ani nawet centralny. Natomiast potrzebom szlaku wydaje się najlepiej odpowiadać **model określany jako rozproszony** [Mikos v. Rohrscheidt 2012, s. 54-55]. Klasyczne funkcje koordynatora są w tym modelu rozdzielone pomiędzy różne podmioty (komórki i instytucje, organizacje, przedsiębiorstwa albo nawet osoby). Przyczyną tego może być między innymi (i tak jest w przypadku Kanału Elbląskiego) zastana w chwili powoływania szlaku kulturowego sytuacja rozdziału kompetencji pomiędzy uprzednio istniejące struktury, które już wykonują zadania i podejmują działania zarządcze związane z funkcjonowaniem szlaku, wchodzące w skład minimalnego lub szerszego zakresu klasycznych funkcji zarządczych dla szlaków kulturowych. Ze względu na specyfikę, misję i/lub przyjętą strategię tych podmiotów zadania te (m.in. promocja szlaku, monitoring oznaczeń, informacja turystyczna w skali szlaku jako całości, transport turystyczny, tworzenie pakietów lub ich dystrybucja, szkolenie kadr itd.) są zazwyczaj tylko częścią ich działalności albo nawet traktowane są jako zadania dodatkowe. W koordynacji realizowanej zgodnie z założeniami modelu rozproszonego może występować daleko posunięta autonomia poszczególnych podmiotów z jednoczesną ich koncentracją na realizacji właściwych sobie zadań. W takiej sytuacji zachowuje się dotychczasowe kompetencje, jednak jeden z tych podmiotów (lub powołany nowy podmiot, jeśli występuje taka potrzeba) przejmuje zadania pozyskiwania, zespalania, przetwarzania i dystrybucji informacji o szlaku jako całości i jego promocji turystycznej, a także podejmuje zadania dotychczas nie realizowane, a należące do spektrum typowych funkcji koordynatora szlaku po to, by system nie był ułomny w zakresie standardów i funkcjonował jako w pełni rozwinięty produkt turystyczny, z ofertą skierowaną zarówno do turystyki zbiorowej (zorganizowanej), jak i do turystów indywidualnych. Zadania te podmiot koordynujący szlaku tylko w części realizuje sam, pozostałe zaś (o ile już są wykonywane) włącza do oferty szlaku pozostawiając ich koordynację innym podmiotom już w to zaangażowanym, a w ich braku - inicjuje je i powierza ich wykonywanie innym podmiotom (np. miejscowym przedsiębiorcom, zespołom, komórkom pracującym na rzecz turystyki lokalnie), traktując ich od tej pory jako koordynatorów cząstkowych, partnerów szlaku lub albo lokalnych.

Koordynator cząstkowy to podmiot w stosunku do systemu wewnętrzny (np. jeden z podmiotów wymienionych w niniejszym raporcie jako aktualnie spełniające niektóre funkcje koordynatora. Wykonuje on jeden typ usługi lub parę usług, jednocześnie uczestnicząc w zarządzaniu szlakiem przez udział w gremiach decyzyjnych, kształtowaniu strategii, współfinansowaniu przedsięwzięć itd. Może nim być na przykład główny operator ruchu po jednej z tras szlaku (w wypadku KE może to być np. Żegluga Ostródzko-Elbląska w odniesieniu do przewozów pasażerskich po Kanale) albo organizator cyklicznych imprez w ramach szlaku lub jednej, głównej dorocznej imprezy.

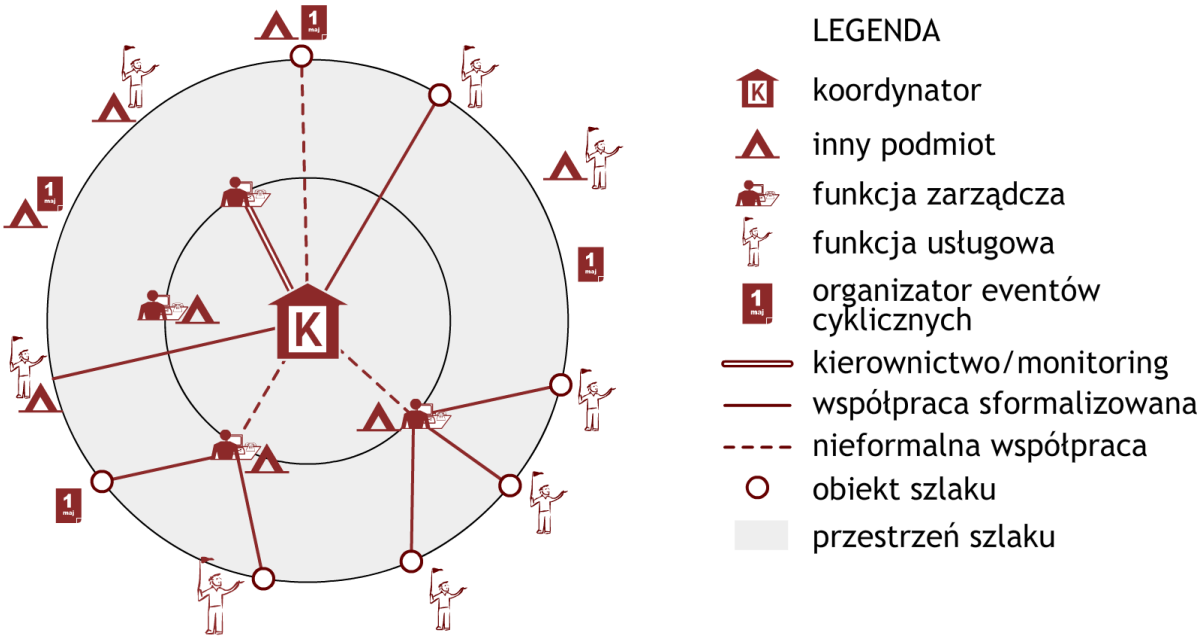
Partner szlaku w takim modelu to inny podmiot, zewnętrzny w stosunku do systemu (np. przedsiębiorca z branży turystycznej), który na podstawie pisemnej umowy zawartej na dłuższy okres zapewnia dany typ usługi dla turystów (np. wycieczki zorganizowane po jednej z tras szlaku, przewóz rowerów, sieciową ich wypożyczalnię, przewóz turystów na danej trasie, opracowywanie akcji promocyjnych, organizowanie gier turystycznych itd.).Takiemu partnerowi (niezależnie od jego własnych inicjatyw i przedsięwzięć) koordynator szlaku każdorazowo zleca wykonanie tych usług, kierując do niego wszelkie zamówienia przychodzące w tym zakresie.

Koordynator lokalny może być przedsiębiorcą (np. miejscowym touroperatorem) lub podmiotem samorządowym (np. lokalnym centrum informacji turystycznej), zbierającym pojedyncze usługi własne i innych gestorów (noclegowe, gastronomiczne, przewodnickie, rekreacyjne, udziału w wydarzeniach kulturalnych i inne), organizującym je w pakiety i dystrybuującym (sprzedającym) turystom. Dokonuje tego najczęściej za pomocą elastycznej platformy elektronicznej (interaktywnej i umożliwiającej turyście wybór poszczególnych składników). Koordynator szlaku przekazuje mu zapytania i zlecenia dotyczące jego terenu, co do których wie, ze koordynator lokalny jest w stanie je zrealizować.

Szczególną postacią rozproszonego modelu koordynacji szlaku może być forma klastra turystycznego (choć nazwy tej niekoniecznie się używa). Zaletą modelu rozproszonego jest profesjonalny poziom wykonywania zadań stanowiących zakres specjalizacji danego podmiotu (np. organizacja eventów). Jego najważniejszą wadą jest słaba identyfikacja podmiotów ze szlakiem oraz wynikająca z niej niewielka aktywność w promowaniu go jako całościowego produktu. To ryzyko można zminimalizować w procesie ustaleń między podmiotami realizującymi poszczególne elementy koordynacji, włączając do nich jednoznaczne klauzule dotyczące zobowiązań do wykonania poszczególnych zadań i możliwie szczegółowe wskazania dotyczące ich standardów (np. czas realizacji, poziom świadczonych usług, dostępność biura podmiotu dla zamówień turystów, częstotliwość aktualizacji informacji turystycznych, w tym witryn www, minimalna liczba będącego w dyspozycji sprzętu rekreacyjnego (łodzie, kajaki, rowery), minimalna liczba miejsc pasażerskich na statkach w skali miesiąca lub sezonu itd.). Sposób funkcjonowania rozproszonego modelu koordynacji szlaku ilustruje Rycina 2.

Poszczególne zadania koordynatora, realizowane w takim modelu, zostaną mu przypisane w kolejnych postulatach, przy zaleceniach na temat sposobu ich realizacji. Natomiast zagadnienia dotyczące samoorganizacji podmiotów współpracujących w ramach szlaku oraz wykonywania przez nich kontroli nad funkcjonowaniem systemu i pracą samego koordynatora zostaną zarysowane odrębnie, w dziale propozycji dotyczących bieżącego działania szlaku. (część V).

Rycina 2. Model rozproszony koordynacji szlaku tematycznego



Źródło: Mikos v. Rohrscheidt 2012, s. 55.

3. Zagwarantowanie komunikacyjnej i fizycznej dostępności obiektów.

Podstawą funkcjonowania i atrakcyjności szlaków kulturowych jest rzeczywista, fizyczna dostępność obiektów dla zwiedzania. W tym kontekście należy zapewnić fizyczny dostęp przynajmniej do wszystkich obiektów uznanych za formalne obiekty szlaku kulturowego, wymienionych w części identyfikacyjnej niniejszego Raportu. W szczególności nie do przyjęcia jest fakt, że np. śluza w Miłomłynie w istocie jest niedostępna dla turystów spoza trasy wodnej. Dlatego powinna zostać opracowana i wdrożona jakaś forma udostępnienia terenu bezpośrednio przy szlaku wodnym i obok śluzy (na przykład w określonych godzinach i tylko na wyznaczonej trasie zwiedzania, nie kolidującej z obsługą śluzy zachowującej warunki bezpieczeństwa). Podobnie praktycznie nie istnieje aktualnie dostęp od lądu do nasypu (akweduktu) w Ligach ani z wykorzystaniem samochodu ani roweru. Należy zatem pilnie opracować i zrealizować (od strony Wielowsi, Karnit lub Lig) drogę dojazdową do przynajmniej jednego miejsca nasypu, gwarantującą co najmniej dostęp dla minibusa, tam stworzyć mały parking minimum dla kilku samochodów (z węzłem sanitarnym, schronieniem przed deszczem, stołem jadalnym) oraz miejsce widokowe bezpośrednio przy drodze wodnej, z którego widać kanał i obie części jeziora. Tam należy również doprowadzić zarówno trasę rowerową jak i samochodową Kanału. Innym potencjalnie atrakcyjnym miejscem jest elektrownia wodna na Iławce w Dziarnówku. Na dziś dzień jej prywatny właściciel nie udostępnia jej dla zwiedzania, ale jest zainteresowany ewentualną sprzedażą obiektu (który poza urządzeniem wodno-technicznym obejmuje też budynek dawnego młyna i budynek mieszkalny ze sporą przestrzenią wolną na parterze, gdzie mogłaby funkcjonować wystawa). Należy poważnie rozważyć możliwość kupna tego niewielkiego obiektu (na przykład przez samorząd) lub stworzenia takiego modelu współpracy z właścicielem (notabene bardzo kompetentnie i zajmująco informującym o problemach małych elektrowni wodnych), by dostrzegł opłacalność ruchu turystycznego. W przypadku kupna należałoby zorganizować na dolnej kondygnacji wystawę poświęconą urządzeniom wodno-technicznym lub wyłącznie elektrowniom wodnym jako źródłom czystej energii i systemowi ich włączania w sieć energetyczną. Możliwe byłoby także umieszczenie w budynku tego najdalej wysuniętego, a więc potencjalnie końcowego obiektu trasy szlaku małego zakładu noclegowego (pokoje gościnne, obsługiwane przez jednego z okolicznych mieszkańców) z ofertą cateringową

np. standardowego śniadania, ewentualnie sezonowym punktem małej gastronomii. W tym kontekście warto rozważyć wprowadzenie regulacji umożliwiającej udostępnianie do zwiedzania mechanizmów w maszynowniach pochylni innych niż pochylnia w Buczyńcu. To, co już jest faktycznie praktykowane dzięki uprzejmości obsługi pochylni, powinno być zalegalizowane z zastosowaniem przepisów i procedur bezpieczeństwa. Uzasadnieniem powinien być fakt, że niektórzy turyści wykazują szczególniejsze zainteresowanie techniką i chętnie spędzają dłuższy czas przy urządzeniu, zadając serię pytań osobie, która ma dla nich czas. W sytuacji grupowego zwiedzania (jak często w Buczyńcu) nie pozwalają sobie na przerywanie jego toku swoimi pytaniami. Ponadto niektórzy turyści rowerowi na swojej trasie zaglądają do innych pochylni niż Buczyniec albo rezygnują ze zwiedzania maszynowni w sytuacji natłoku grupy, kończącej właśnie rejs. Możliwość obejrzenia mechanizmu w innych miejscach wraz z towarzyszącym jej objaśnieniem zaspokoi ich ciekawość, a nawet da im pewne poczucie ekskluzywności, doceniane przez turystów kulturowych. Most w Szopach, dostępny jako teren otwarty, powinien wzbogacić się o parking lub zatokę dla parkowania. Powinna też zostać zapewniona możliwość dojazdu do punktu widokowego w Dłużynie wraz ze skromnym choćby parkingiem dla samochodów i rowerów oraz miejscem odpoczynku. Zapewnienie dojazdu i dostępu do wszystkich atrakcji szlaku, postuluje duża grupa pytanych interesariuszy [WE 10,15,18,24], co potwierdza, że pod tym względem system nie funkcjonuje idealnie.

4. Opanowanie chaosu w zakresie oznaczeń. Postulat dotyczy zarówno tras szlaku w ich ciągu, dróg dojazdowych do obiektów, jak i samych obiektów.

Konieczne jest wprowadzenie systemu jednoznacznych oznaczeń turystycznych na wszystkich trasach szlaku, a możliwie w całej przestrzeni szlaku, o ile odnoszą się do jego przebiegu, obiektów i innych atrakcji turystyki kulturowej oraz rekreacyjnej. W ramach tego działania muszą najpierw zniknąć drogowskazy powodujące dezorientacje turystów (jak opisany drogowskaz do pochylni w Buczyńcu mylnie sugerujący swoją formą, że chodzi o miejscowość o tej nazwie). Uzupełnione muszą zostać wszystkie bardzo liczne luki w oznaczeniach dojazdu do obiektów szlaku, wyliczone imiennie w niniejszym Raporcie oraz w załącznikach KAO 1-24. Obiekty, które nie posiadają oznaczeń turystycznych z krótkimi choćby opisami, a tylko własne identyfikacyjne (np. z nazwą urządzenia i odpowiedzialnego podmiotu) powinny otrzymać oznaczenia turystyczne ORAZ tablice informacyjne, umieszczone w widocznych miejscach, najlepiej w kilku językach. Dobry wzór już istnieje: przy wszystkich pochylniach i części innych atrakcji przy szlaku wodnym Kanału stoją estetyczne i wielojęzyczne tablice informacyjne z opisem obiektu oraz mapką całego szlaku. Tablice zawierające tak samo skonstruowaną treść i podobny układ oraz design (niezależnie od podmiotu, który to zrealizuje) powinny stanąć przy każdym z pozostałych obiektów. Jednocześnie należy zmienić nazewnictwo Kanału w obcojęzycznych opisach na tych tablicach. Określenie Kanału w wersji niemieckiej jako „Kanal von Elbląg" nie tylko myli nieco bardziej świadomego historii i dziedzictwa turystę (który zna ten system jako Oberländischer Kanal, ewentualnie Elbing-Oberländisch albo Oberländer Kanal) ale również postępowanie sprzeczne z przyjętymi zasadami interpretacji dziedzictwa. W ramach realizacji niniejszego postulatu należy również stworzyć całościową koncepcję wykorzystania istniejących znaków E-22 Kraina Kanału Elbląskiego. Na dzień dzisiejszy znaki te ustawione są często w przypadkowych miejscach, w oddali od obiektów szlaku, przez co wprawdzie utwierdzają turystę o znajdowaniu się w bliżej nieokreślonej przestrzeni wokół Kanału, ale nie prowadzą go donikąd i nie sugerują bliskości jakichkolwiek atrakcji.

B. Oferta podstawowa szlaku: trasy i oferta własna

5. Trasy szlaku:

Docelowo winny funkcjonować przynajmniej trzy trasy szlaku w pełnym lub niemal pełnym wymiarze przestrzennym, wyznaczone i oznaczone dla trzech różnych grup turystów. Są to trasa wodna (najbardziej oczywista w zasadzie już zrealizowana), trasa rowerowa i trasa samochodowa. Na niektórych odcinkach może powstać także trasa piesza wzdłuż kanału.

Trasa wodna. Ta propozycja zwiedzania szlaku już istnieje, jednak nie jest do końca wykorzystywana: odcinek Iława-Miłomłyn jest w tej chwili nieżeglowny dla statków pasażerskich, nie ma też propozycji głównego operatora dla odcinka Ostróda-Miłomłyn. Więcej o zapewnieniu żeglowności Iława-Miłomłyn napisano w postulacie 7. Gdyby jednak możliwości rejsów statkami okazały się mało realne lub będą każdorazowo zależały od warunków klimatycznych w danym roku (poziom opadów), to w celu udostępnienia chętnym turystom całości wodnej trasy szlaku na tym odcinku należałoby wprowadzić na zamówienie możliwość przepłynięcia jachtem lub motorówką, a taką ofertę prywatnego przedsiębiorcy umieścić i pozycjonować jako jedną z możliwości zwiedzenia szlaku drogą wodną. W ramach organizacji trasy wodnej należy zadbać o krajobrazowe (wizualne) „udostępnienie" nasypu „akweduktu" nad J. Karnickim dla turystów przemieszczających się wodą. Aktualnie, zwłaszcza jeśli podróżują oni mniejszymi jednostkami niż statki, z powodu wysokości walów nasypu i niemal pełnego otoczenia trasy wodnej przez roślinność, nie mają oni nawet możliwości dostrzeżenia, że znajdują się na „grobli". Sposobem na zmianę tego stanu może być wzniesienie przynajmniej w jednym miejscu wzdłuż przebiegu akweduktu (na przykład u jednego z jego końców) wieży widokowej z punktem cumowania i jednoczesne oczyszczenie małego odcinka wału po obu stronach z wyższej roślinności tak, by z trasy lub choćby z nasypu nad nią przy takiej przystani, a także z obydwu brzegów było widać wody J. Karnickiego położone poniżej grobli.

Trasa samochodowa: Na dzień dzisiejszy taka trasa szlaku w ogóle nie istnieje. Na niektórych odcinkach dotarcie do ważniejszych zabytków kanału nie tylko jest utrudnione przez kompletny brak oznakowania dróg dojazdowych, ale nawet ryzykowne dla podwozia samochodu. W tym odniesieniu szczególnie krytyczny jest odcinek Mozgowo (most drewniany – Karnity i dalej Ligi (akwedukt). W żadnym miejscu praktycznie nie ma dostępu do zmotoryzowanych turystów do akweduktu). Idea trasy samochodowej powinna być następująca: dostęp komunikacyjny (dojazd w pobliże i parking) do wszystkich kluczowych oraz przynajmniej części pozostałych obiektów kanału, które dają możliwość konfrontacji z całym przekrojem wykorzystanych tu rozwiązań technicznych. Za minimum należałoby uznać następującą grupę obiektów: 1) trzy pochylnie: najlepiej Buczyniec (już zagospodarowany turystycznie i z Izbą Historyczną Kanału), Kąty (dobry dojazd, zabytkowa droga), oraz Całuny (ze względu na inny system maszynowy pochylni), 2) wszystkie porty (Elbląg, Iława, Ostróda, Zalewo), 3) śluzę w Miłomłynie i rozgałęzienie Kanału, 4) nasyp nad J. Karnickim (w jednym przynajmniej miejscu), 5) trzy lub cztery mosty o różnych konstrukcjach, 6) dwa lub trzy odcinki trasy wiodące bezpośrednio przy kanale w różnych miejscach. Poza wymienionymi obiektami i odcinkami trasa samochodowa może przebiegać odcinkami leśnymi, odcinkami zrewitalizowanej zabytkowej drogi (jak w okolicy pochylni Kąty) oraz wprowadzać ruch do kilku ciekawszych miejscowości w przestrzeni szlaku (obowiązkowo: Pasłęk, Małdyty, Ostróda, Elbląg, Iława, Miłomłyn, co sprzyja odwiedzinom turystów w pozostałych atrakcjach okolicy i korzystaniu przez nich z przygotowanych pakietów lokalnych. Pozostałe odcinki trasy powinny być poprowadzone drogami publicznymi, jednak w żadnym wypadku drogą ekspresową S-7, podróżowanie którą jest (będzie) szybkie i wygodne ale uniemożliwia konfrontację z dziedzictwem kulturowym, w tym krajobrazem) oraz redukuje szanse na skorzystanie przez turystów z ofert obsługi (noclegi, gastronomia).

Trasa rowerowa: na obszarze szlaku istnieją różne trasy rowerowe, w sumie obejmujące całą przestrzeń KE, w większości dobrze oznaczone i łączące się ze sobą. Istnieją jednak braki oznaczeń w terenie (spowodowane przez kradzież słupków z oznaczeniami), kilka luk w przebiegu rowerowych tras wzdłuż całego szlaku wodnego oraz niespójne z punktu widzenia turysty oznaczenia, przy większości obiektów brak też parkingów dla rowerów z blokadami oraz miejsc odpoczynku dla turystów. Jako szczególnie ważny dla zintegrowanej oferty szlaku, postulat zintegrowanej turystyki rowerowej w przestrzeni szlaku rozwinięto szczegółowo poniżej.

Trasy piesze jako element uzupełniający. Docelowo możliwe jest stworzenie pełnej trasy pieszej wzdłuż Kanału Elbląskiego, co może okazać się dodatkowym magnesem turystycznym w świetle ostatniej popularności aktywnej turystyki pieszej (nordic walking itd.). Jednak już na etapie wyznaczania szlaku kulturowego w najbliższym okresie niezbyt długie odcinki wyznaczone i oznaczone dla wędrówki pieszej (w miarę możności omijające drogi samochodowe) powinny połączyć przynajmniej niektóre szczególnie atrakcyjne odcinki pomiędzy miejscami, gdzie można wsiąść i wysiąść ze statków oraz środków publicznej komunikacji. W pierwszej kolejności powinna to być trasa Buczyniec-Elbląg (przy J. Druzno już wyznaczona jako szlak pieszy). Ze względu na powolne tempo marszu i tym samym rzadkość konfrontacji z atrakcjami na trasie pieszej powinno znaleźć się tam więcej punktów obserwacyjnych Kanału Elbląskiego oraz ciekawszych krajobrazów przyrodniczych, w tym kilka wież widokowych. Trasy piesze powinny też gwarantować dostęp do przynajmniej kilku urządzeń hydrotechnicznych szlaku w godzinach ich obsługi, wraz z ich dobrym opisem. Tam, gdzie nie wymaga to znacznego wydłużenia przebiegu, trasy powinny przechodzić przez miejscowości i uwzględniać propozycje zwiedzania dostępnych zabytków oraz innych atrakcji. W taki sam sposób do (przyszłego) systemu tras pieszych przy Kanale będzie można włączyć lokalne trasy turystyczne, jak Ścieżka Piekarczyka w Elblągu oraz zadbać o utworzenie, oznaczenie i opisanie (materialne i systemowe) innych tras lokalnych (np. gminnych w Pasłęku i Małdytach, Rychlikach, Markusach i Zalewie oraz miejskich w Iławie i Ostródzie). Dla tras pieszych powinien zostać opracowany osobny przewodnik (z realistycznym czasem przejścia i opisem wszystkich atrakcji oraz listą usług noclegowych i gastronomicznych w poszczególnych punktach z ich danymi teleadresowymi. Wędrujący turysta mógłby z nich korzystać zgodnie ze swoim wyborem oraz aktualnym położeniem. W celu zagwarantowania mu możliwości noclegu (i posiłku) należy także opracować jeden lub więcej gotowych pakietów takich usług, które mógłby on zarezerwować sobie już przed podjęciem podróży i korzystać z nich w poszczególnych punktach.

Oferta kombinowana. Przy spełnieniu podstawowych postulatów w odniesieniu do trasy wodnej, rowerowej i samochodowej oraz pakietyzacji szlaku możliwe jest takie przygotowanie ofert zwiedzenia szlaku (i dłuższego pobytu rekreacyjnego w jego przestrzeni), żeby służyło to zwiększeniu ruchu turystów, nie obciążając jednocześnie przepustowości drogi wodnej. Przykładowo, pakiet składający się z opcji przepłynięcia statkiem lub motorówką na odcinku Iława - Miłomłyn albo Ostróda - Miłomłyn może zawierać usługę wypożyczenia rowerów w Miłomłynie i zwrotu w Elblągu, co gwarantowałoby turyście kontakt z atrakcjami Kanału (pochylniami, krajobrazem i fauną J. Druzno) od strony lądu. Ten pakiet można uzupełnić o propozycje noclegu zarówno w okolicy Miłomłyna i Pasłęka po jednej stronie szlaku, jak i Małdyt po drugiej stronie (z ofertą zwiedzania miejscowych atrakcji na terenie całych gmin), z czasem też Rychlik i Markusów, jeśli pojawi się tam baza gastronomiczna i noclegowa. Propozycja zwiedzania Elbląga wraz z regionalną ofertą gastronomiczną, noclegiem i elementem aktywnej rekreacji zamykałaby tę listę, z której turysta wybierałby moduły przezeń preferowane i potrzebne do zrealizowania indywidualnej podróży. Kilka możliwych kombinacji powinno zostać opisanych jako warianty pakietu. Taki schemat można oczywiście powtarzać z wymianą

elementów dla innych odcinków, na przykład elementu wodnego Elbląg-Buczyniec i rowerowego Buczyniec-Ostróda lub Buczyniec - Zalewo - Iława.
Wyznaczając poszczególne trasy i dostosowując do nich produkty (pakiety, udostępnianie sprzętu, rozkład rejsów itd.) koordynator szlaku powinien od początku regularnie monitorować ruch turystyczny na nich, pozyskując informacje z miejsc jego obsługi. Winien przy tym zważać na liczbę i wzajemne proporcje turystów korzystających z poszczególnych tras szlaku i ofert kombinowanych. Choć bowiem należy zadbać o dostęp do atrakcji turystów zmotoryzowanych (co odciąży wąskie gardło systemu, jakim są pochylnie i w ogóle droga wodna) i doprowadzi turystów także do niektórych innych miejsc w przestrzeni szlaku, to jednak proporcja ruchu samochodowego (najmocniej wpływającego na środowisko i obniżającego komfort życia mieszkańców) do pozostałych form zwiedzania jest tym elementem funkcjonowania szlaku, który powinien pozostawać pod szczególną kontrolą w sytuacji jego sukcesu jako destynacji turystyki kulturowej. W optymalnym wariancie nie powinna ona wynosić więcej niż 30-35% zsumowanych odwiedzin.
Pełne opracowanie, oznaczenie i wprowadzenie do oferty tras alternatywnych do szlaku wodnego (rowerowa, piesza, samochodowa) jest często powtarzanym postulatem badanych interesariuszy [WE 1,8,10,12,24], wśród ich oczekiwań pojawiło się nawet wskazanie na specjalnie oznaczoną i opisaną trasę „rodzinną" w ramach oferty szlaku [WE 3].

6. Wprowadzenie jednolitej oferty turystyki rowerowej na dedykowanej jej trasie po szlaku oraz w całej przestrzeni szlaku.

Oznacza to właściwie całą grupę odrębnych działań, wzajemnie koordynowanych ze sobą, dlatego powinny one być zrealizowane lub przynajmniej kierowane przez jeden podmiot. Jednym z nich jest wyznaczenie i oznaczenie jednolitego szlaku rowerowego jako odrębnej trasy zwiedzania Kanału Elbląskiego. To obejmuje: ostateczne wyznaczenie trasy takiego szlaku i domknięcie luk przez oznaczenie brakujących odcinków, jego upublicznienie i popularyzację m.in. przez naniesienie go na wszystkie nowo publikowane mapy turystyczne Kanału oraz szlaku i obszaru, jak również wprowadzenie w oznaczeniach fizycznych (i systemowych) dodatkowej formy oznaczenia (nadpisy, element znaku, logo itd.) przy wszystkich oznaczeniach istniejących szlaków rowerowych: zielonego, czarnego, niebieskiego, żółtego, czerwonego, łączących poszczególne odcinki drogi rowerowej. Dalej działanie to obejmuje wytyczenie i oznaczenie, a najlepiej wydzielenie lub wykonanie w odpowiednim standardzie lokalnych odgałęzień trasy rowerowej do ciekawych obiektów i miejscowości z zabytkami w przestrzeni szlaku (gminach posiadających jego obiekty) leżących najbliżej kanału. Równoległym działaniem winno być stworzenie stanowisk parkingów rowerowych z możliwością blokady rowerów przy wszystkich formalnych obiektach szlaku i możliwie przy innych atrakcjach turystyki kulturowej w przestrzeni szlaku, do których lub przez które prowadzi trasa rowerowa lub jej odnogi. Stworzenie sieci wypożyczalni rowerów dla turystów indywidualnych i grup w przynajmniej kilku miejscach przy Kanale, koniecznie obejmujących możliwość zwrotu sprzętu w miejscach innych niż miejsca wypożyczenia. Dopiero to uniezależnia turystę od konieczności powrotu w to samo miejsce, co jest warunkiem zwiedzania szlaku linearnego, który przecież nie jest pętlą. Taka sieć może działać w warunkach jej założenia i kierowania przez jeden podmiot (właściciela całej sieci) lub niezależne podmioty, dokonujące wspólnie zakupu tych samych typów rowerów i zapewniających ich solidarnie ich bieżące naprawy (ewentualnie odpłatne) niezależnie od miejsca pobrania. Ewentualny transport powrotny rowerów, pozostawionych w innym miejscu, może się odbywać z wykorzystaniem statków pasażerskich (nie powinno być problemu z zabraniem po 3-4 sztuki i kolejnych przez następny statek). Dlatego początkowe miejsca takiej sieci wypożyczalni powinny być zlokalizowane bezpośrednio przy przystaniach pasażerskich Kanału 1) w Elbląg przy Przystani Żeglugi, 2) w Buczyńcu przy

pochylni 3) w Miłomłynie przy śluzie (która powinna zostać udostępniona) 4) w Ostródzie przy Przystani ŻE, 5) w Iławie przy Porcie, ewentualnie w Zalewie. Zmiany te oraz uzupełnienia powinien uwzględnić nowy przewodnik rowerowy po Kanale Elbląskim lub krainie KE z opisami obiektów i zabytków. Jego wydanie w postaci podobnej do już istniejącego, spełniającego standardy przewodnika rowerowego [*Rowerem… 2011*] byłoby zamknięciem realizacji tego postulatu. Stworzenie sieciowej wypożyczalni i obsługi rowerów postulowali także niektórzy ankietowani interesariusze szlaku [WE 10,16].

7. Modyfikacja i rozwinięcie oferty rejsów pasażerskich.

Jak wspomniano wyżej (i co sugerują niektórzy pytani interesariusze szlaku [WE 8,20]), pożądane jest wprowadzenie rejsów na odcinkach Kanału dziś nie obsługiwanych. Potrzebne jest zatem zbadanie możliwości rejsów statkami pasażerskimi w relacji Iława-Miłomłyn i Iława – Elbląg. Aktualnie bowiem dla turystów na statkach pasażerskich nie jest dostępny nasyp nad Jeziorem Karnickim (tzw. akwedukt) który, niezależnie od unikatowości rozwiązania technicznego, z turystycznego punktu widzenia jest drugą obok zespołu pochylni wielką atrakcją Kanału Elbląskiego. Należy zatem ustalić warunki przemieszczania się statków i mniejszych jednostek pływających tymi drogami wodnymi (zwłaszcza Kanałem Iławskim) oraz ich ograniczenia, ustalić możliwości wprowadzenia statków i ich koszty oraz ewentualnie podjąć inwestycje, konieczne dla zapewnienia pełnej drożności tego odcinka szlaku oraz pozyskać operatora rejsów pasażerskich dla niego. Jeśli wprowadzenie statków okazałoby się niemożliwe lub w pełni zależne od warunków klimatycznych w danym sezonie, to w sytuacji zapowiadającego się sezonu „płytkiej wody" należałoby zadbać o alternatywę. Byłoby nią wprowadzenie oferty rejsów na zamówienie małymi jachtami motorowymi na odcinku Iława-Miłomłyn z przepływem tzw. akweduktem.

Realizację pełnego rejsu statkiem na odcinku Ostróda-Elbląg należy pozostawić aktualnym lub potencjalnym operatorom. Wiadomo z ich doświadczeń, że czas trwania takiego rejsu (ponad 10 godzin) znacznie obniża jego atrakcyjność dla turystów. Można jednak pilotażowo wprowadzić usługę pełnego rejsu nawet w dwóch wariantach (z Iławy do Elbląga przez Miłomłyn, z Ostródy przez Miłomłyn do Elbląga) na zamówienie na mniejszych jednostkach jako rodzaj pakietu, z jednym lub dwoma noclegami w bardziej atrakcyjnych miejscach (Miłomłyn, Pasłęk?) i propozycją dłuższego przystanku na zwiedzanie. Jest prawdopodobne, że operator takiego pakietu byłby w stanie sprzedać go przynajmniej kilkunastokrotnie w skali roku turystom chętnym do przebycia całej drogi wodnej. Ponadto korzystne będzie wprowadzenie rejsów na odcinku Miłomłyn - Ostróda lub odwrotnie w ramach kombinacji z innym sposobem przemieszczania się gości (rower lub autokar, mikrobus). Dzięki temu mogą oni zwiedzać odcinek środkowy statkiem a północny z pochylniami w innej formie (same pochylnie od strony lądu), co odciąży same pochylnie i tym samym pozwoli bez ich zaangażowania zwiększyć ruch turystyczny na szlaku.

Drugą istotną kwestią zgłaszaną przez badanych interesariuszy szlaku jest polityka cenowa realizowana w odniesieniu do rejsów głównego operatora statków na Kanale, czyli Żeglugi Ostródzko - Ebląskiej. Zdaniem aż ośmiorga z pytanych [WE 1,2,3,6,7,9,11,26] zmiany wymagają ceny rejsów których aktualna wysokość (PLN 120 zł bilet pełny i PLN 90 za bilet ulgowy) odstrasza bardzo dużą liczbę potencjalnych chętnych. Można sobie wyobrazić niechęć operatora do zmiany cen biletów, które z jego punktu widzenia sprzedają się dobrze. Drogą do częściowej przynajmniej realizacji tego postulatu mogą być właśnie pakiety: w ich ramach sam bilet Żegluga mogłaby sprzedawać taniej, nie deklarując jednak publicznie takiej obniżki. Jednocześnie przez włączenie innych usług powstałyby nie tyko korzyści dla (kilku) pozostałych partnerów szlaku, ale poszerzyłaby się też skala eksploracji pozostałych elementów dziedzictwa. W ramach biletów kombinowanych (rejs, zwiedzanie 1-2 miejsc i nocleg z posiłkiem, ewentualnie wieczorny komponent rozrywki lub oferty kulturalnej,

jak np. koncert organowy albo w klubie muzycznym) mógłby pojawić się także popyt na pakiety o dłuższym czasie trwania (co jest kwestią kluczową dla dochodowości turystyki dla regionu), a w ramach ich rozwijania o komponent zwiedzania szlaku na dodatkowych odcinkach z wykorzystaniem innych środków transportu (np. rowerów), Żegluga mogłaby też sprzedawać bilety na inne, aktualnie mniej atrakcyjne trasy i tym samym powiększyć swoje przychody.

Z kolei ciekawy element urozmaicenia rejsu o element muzyczny (oferta Reggae na statku, przygotowana na czas trwania ostródzkiego festiwalu muzycznego (11-14 sierpnia 2016r.) mógłby na stałe zagościć ofercie tego operatora (niekoniecznie tylko w wersji reggae). Być może jest to dobry pomysł na uatrakcyjnienie rejsów na brakującym aktualnie w stałym programie odcinku Ostróda – Miłomłyn, nie posiadającym atrakcji porównywalnych z pochylniami, nasypem czy nawet tunelem wodnym. Tym samym trasa wodna szlaku zostałaby uzupełniona i zwiększyłaby się potencjalna atrakcyjność oferty trasy kombinowanej (por. postulat 5).

Kwestią do rozwiązania jest również element informacji krajoznawczej oraz interpretacji krajobrazu i dziedzictwa podczas rejsów. Aktualnie podczas rejsów realizuje się to za pomocą nagrania, przekazywanego przez głośnik. Jego treść jest merytorycznie poprawna i ciekawie sformułowana. Jednak jest ono obligatoryjne, to znaczy włączane niezależnie od preferencji uczestników rejsu. Dodatkowo wyjaśnienia są powtarzane wersji tłumaczonej na inne języki. Oznacza to po pierwsze problem dla wszystkich grup z własnym przewodnikiem, który nie jest w stanie konkurować z nagłośnionym przekazem. Z powodu zachodzącej interferencji przekazu dla przewodnika taki tryb pracy jest po prostu nieznośny. W tych warunkach uczestnicy rejsów są w stanie wysłuchać informacji i interpretacji wyłącznie w wersji tzw. sztywnej, nie spełniającej postulatów interaktywności. Jest to też informacja w jednej wersji treściowej: dla dorosłych, i to niezależnie od ich poziomu zainteresowania, a także w jednym rejestrze językowym (co warunkuje i ogranicza jej zrozumiałość, ale i atrakcyjność np. dla dzieci). Dodatkowo turyści polscy, którzy znają jeden lub oba języki, na który informacja jest tłumaczona, musza jej wysłuchać dwu-lub trzykrotnie. Ten stan powinien ulec zmianie. Najlepszym rozwiązaniem jest wprowadzenie odbiorników audioguide, które otrzymaliby wchodzący na statek turyści lub (jako alternatywa, która zapewnie w niedługim czasie będzie rozwiązaniem ostatecznym) zastosowanie transmiterów FM, obsługiwanych przez smartfony uczestników rejsu. Dzieki wprowadzeniu takiego rozwiązania każdy uczestnik będzie mógł nie tylko wybrać, kiedy i jakiej informacji wysłuchuje, wybrać jej (jedną) wersję językową (przy czym liczbie tych wersji można poszerzyć np. o język rosyjski). Dodatkowo można przy tej okazji wprowadzić również wersję przekazu dla dzieci (starszych i młodszych) w odpowiednim rejestrze, z krótszymi zdaniami, z przykładami i porównaniami, z przesunięciami treściowymi (z powodu nieco innych zainteresowań), a nawet wersję dla osób szczególnie zainteresowanych np. techniką wodną czy historią gospodarczą itd. Wydatek powstający przy takim działaniu jest jednorazowy (koszty opracowaniach innych wersji tekstu, ich tłumaczenia i nagrania nowych wersji oraz ewentualnie zakup odbiorników audioguide) a korzyść wymierna dla wszystkich chętnych do wysłuchania informacji. Również ewentualny „żywy" przewodnik mógłby w takiej sytuacji bez przeszkód udzielać informacji swoim klientom, ponieważ nie przeszkadza to pozostałym, słuchającym nagrania. Wprowadzenie audioguide lub transmitera stwarza także warunki do wgrania ewentualnej wersji dziecięcej z redukcjami i przesunięciami treści i odpowiednim rejestrem językowym oraz do (równoczesnego lub późniejszego) wgrania wersji dla pasjonatów..

C. Oferta uzupełniająca: usługi, pakiety, interpretacja dziedzictwa i zagospodarowanie czasu wolnego.

8. Indywidualizacja oferty szlaku (pakietyzacja).

W obliczu zmian w globalnej turystyce kulturowej, coraz wyraźniej przejawiających się także w zachowaniach turystów krajowych [Mikos v. Rohrscheidt 2010b, s. 64-65] konieczne jest skoncentrowanie działań wokół szlaku na tworzeniu i rozwijaniu propozycji dla indywidualnych turystów i małych grup prywatnych, którzy w rosnącej masie stają się głównymi gośćmi szlaków kulturowych i odbiorcami ich oferty. To oznacza po pierwsze ułatwianie dostępu do atrakcji dla pojedynczych turystów (z czym szlak nie ma większych problemów, jako że przeważnie jego obiekty są otwarte). Po drugie, indywidualizacja obejmuje tworzenie dla nich pojedynczych usług (jak wypożyczanie roweru w wielu punktach czy możliwość rezerwacji noclegów w różnych miejscach w odpowiadającym turyście standardzie). Wreszcie po trzecie - co ma kluczowe znaczenie dla analizowanego systemu - na indywidualizację oferty składa się organizowanie różnorodnych pakietów dla turystów. Typy pakietów indywidualnych w turystyce kulturowej i modele ich organizacji są opisane w fachowej literaturze [Artyshuk 2010] z dokładną prezentacją pakietów istotnych dla szlaków pakietów tematycznych s. 15-16 i ogólnych pakietów lokalnych [s. 16-17] z ich odrębną specyfiką. Ten pierwszy typ uwzględnia jako kluczową atrakcję lub grupę atrakcji element szlaku kulturowego (np. rejs statkiem po Kanale, odwiedziny w pochylni i Izbie Historii, uczestnictwo w imprezie tematycznej lub grze terenowej związanej z profilem szlaku itd.), dołączając do niej inne, o podobnym profilu lub potrzebne dla realizacji pobytu (nocleg, transport, przewodnictwo, wyżywienie itd.). Pakiet tematyczny, organizowany dla odcinka szlaku, jego trasy lub całości oferty ma dużą siłę oddziaływania dla turysty zainteresowanego tematyką szlaku, który wykupując go realizuje swoją indywidualną podróż w pożądanym przez siebie zakresie i standardzie, okresie oraz czasie trwania. Ten drugi, organizowany w miejscowości w przestrzeni szlaku, oferuje obok elementów koniecznych (nocleg, posiłki) i ewentualnie rekreacyjnych atrakcje różnego rodzaju, z obowiązkowym uwzględnieniem głównych walorów antropogenicznych (np. zwiedzanie zabytków, muzeów miasta, koncert organowy itd.). Dzięki temu jest on chętnie wykorzystywany przez turystów mniej skoncentrowanych na profilu samego szlaku i typie atrakcji przezeń oferowanych, ale skłonnych do ich obejrzenia w ramach odwiedzin w atrakcyjnym dla siebie obszarze. Takie pakiety mogłyby być organizowane szczególnie w większych miejscowościach w przestrzeni szlaku, posiadających inne znaczące atrakcje, np. w Elblągu, Ostródzie, Iławie i Pasłęku. Na uwagę zasługują również pakiety okolicznościowe [s. 19-21], umożliwiające realizację pobytu indywidualnych turystów w sytuacji rozwinięcia oferty eventowej (corocznej głównej, kilkudniowej imprezy tematycznej), obejmujące udział w imprezie, nocleg, transport i zwiedzanie podczas jej trwania pobliskich walorów szlaku. Odpowiednim początkiem pakietyzacji szlaku byłoby zorganizowanie szkolenia (najlepiej w formie warsztatu) dla zainteresowanych podmiotów z przestrzeni szlaku. W treści takiego szkolenia powinny się zawierać: ogólne informacje o typach i strukturze pakietów w turystyce kulturowej, przedstawienie sposobów ich organizowania i zarządzania nimi z wpisaniem w ofertę szlaku tematycznego, modele współpracy usługodawców w ramach pakietu turystyczno-kulturowego, w tym różne wersje podziału kosztów i zysków oraz kanały i instrumenty promocji pakietów. Postulat „pakietyzacji" jest ważny dla osób pytanych w ramach wywiadu eksperckiego, co świadczy o wysokim poziomie dostrzeżenia jego wagi dla rozwoju turystyki w ogóle. Niezależnie od podmiotu, który miał by realizować tę część oferty, pakiety dla turystów indywidualnych na cały szlak lub jego odcinek postuluje aż piętnaścioro z 26 ankietowanych interesariuszy [WE 1,2,3,4,5,6,8,12,14,17,18,19,20,22,24], przy czym dodatkowo wspomniane są pakiety lokalne [WE 12], pakiety „specjalistyczne" dla poszczególnych grup zainteresowań [WE 3, 4] oraz pakiety dla grup rodzinnych [WE 3].

9. Nowe wystawy tematyczne lub stałe ekspozycje w muzeach.

Zaistnienie takich elementów oferty przyniesie nie tylko 1) zwiększenie atrakcyjności szlaku przez pojawienie się nowego typu atrakcji i 2) nasycenie atrakcjami niektórych jego obszarów, aktualnie ubogich pod tym względem, ale 3) wzmocni i urozmaici również element interpretacji dziedzictwa, która jest kluczowa z punktu widzenia szlaku turystyczno-kulturowego. Funkcjonowanie Izby Historycznej KE w Buczyńcu w żadnej mierze nie wyczerpuje potencjału wieloaspektowej prezentacji i interpretacji dziedzictwa związanego z tym systemem wodnym i technicznym oraz obszarem, któremu on służy. Dlatego można i należy rozważyć tworzenie nowych wystaw w innych miejscach szlaku, szczególnie tych dotąd słabiej zagospodarowanych. Oczywiście, jako działające w przestrzeni szlaku tematycznego (czyli spójnej oferty), nie powinny one w żadnym wypadku powielać wzajemnie swoich treści. Dlatego *przed podjęciem decyzji* o ich utworzeniu, powinno się najpierw z udziałem ekspertów (historyków regionu, myśli technicznej, interpretacji dziedzictwa itd.) przyjąć spójny program wystaw, rozgraniczając poszczególne aspekty dziedzictwa, zgodnie z postulatami różnorodności obiektów szlaku, spójności programu ekspozycji i wzajemnej komplementarności ich treści oraz eksploatowanych aspektów [por. Mikos v. Rohrscheidt 2013, s. 145-147]. Dopiero potem należy przydzielić poszczególne „tematy" do miejsc możliwie najbardziej im odpowiadających historią i profilem, których zarządcy (czy to samorządy, czy organizacje, podmioty prywatne) są chętni i gotowi do realizacji wystawy. Oto przykładowe propozycje (które należy traktować jako rezultat wstępnych przemyśleń na podstawie stwierdzonego lokalnie potencjału): W Ostródzie należałoby wprowadzić do istniejącego muzeum odrębną stałą wystawę tematyczną, dotyczącą np. dziejów żeglugi pasażerskiej po Kanale wraz z jej zagadnieniami technicznymi (statki), organizacyjnymi (ludzie i struktury) oraz biograficznymi (twórcy, legendarni pasjonaci, intensywni użytkownicy i ich wrażenia). W Elblągu (także najlepiej w istniejącym muzeum) tematem takiej wystawy mogłaby być raczej historia ziem przestrzeni Kanału, uwarunkowania budowy systemu kanałowego oraz jego gospodarcze znaczenie. W Dziarnówku mogłaby zostać stworzona wystawa o gospodarczym wykorzystaniu wody, w tym o polskich elektrowniach wodnych. W gminie Miłomłyn, przy jednej ze śluz Kanału, a może przy nasypie mogłaby to być ekspozycja na temat techniki wodnej. Z kolei w gminie Zalewo (najlepiej u wlotu Kanału Dobrzyckiego lub w samych Dobrzykach przy moście) wystawa mogłaby prezentować pełne (a zatem i starsze) dzieje wodnych systemów komunikacyjnych Prus Górnych. W Małdytach (najlepiej przy Zajeździe pod Kłobukiem lub a miejscu bliskim dawnemu domowi Steenkego w Czulpie) mogłaby powstać ekspozycja biograficzna o nim samym i o pozostałych budowniczych kanału oraz o ludziach, którym zawdzięcza on swoje ponowne, turystyczne życie (jak A. Tetzlaff i inni, w tym zaangażowani w to przedsięwzięcie Polacy). Przy moście w Szopach Elbląskich mogłaby zostać zlokalizowana wystawa o historycznych technikach budowy mostów i innych przepraw, tych wykorzystanych w przestrzeni Kanału Elbląskiego, czy szerzej: w historii techniki. Konieczne jest też utworzenie wystawy o charakterze przyrodniczej przy jednym z obszarów posiadających szczególnie cenne walory, na przykład przy rezerwatach. Mogłaby to być wystawa botaniczna, prezentująca florę regionu, ale także mini-zoo z regionalnymi zwierzętami lub przynajmniej multimedialna wystawa im poświęcona (tańsza w utrzymaniu), której elementem byłby przynajmniej punkt obserwacyjny, a może przyrodnicza ścieżka dydaktyczna. Jednym z miejsc najlepiej nadających się na urządzenie takiej ekspozycji wydaje się ten przy bazie rybackiej Węgle-Żukowo (z możliwością wypływania na Jezioro), być może w dawnym zajeździe „Trzy Róże". Innym – jedna z wysp Jeziora Jeziorak lub inny punkt w ramach Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego (możliwie w gminie Iława lub Zalewo), przy szlaku wodnym systemu KE. Wystawy powinny być bez wyjątku multimedialne, co oznacza jednorazowe poniesienie wyższych kosztów, jednak ułatwia ich bezobsługowe

funkcjonowanie. Istotnym problemem jest zapewnienie bezpieczeństwa i opłacalności funkcjonowania wystaw poza muzeami - w warunkach braku stałej obsługi. Ten problem jest możliwy do rozwiązania. Może ono być podobne jak w niskobudżetowych hotelach Formula, rozsianych po całej Europie Zachodniej. Nie posiadają ona stałej obsługi pełniącej dyżury, rejestracja gości i ewentualna opłata dokonuje tam się online przy drzwiach z podaniem danych identyfikacyjnych dozwolonych przez prawo (dowód osobisty?). Otwarcie następuje w odpowiedzi na podany jednorazowy kod. W ekspozycjach mogłoby temu każdorazowo towarzyszyć włączenie kamery monitorującej (bieżący podgląd lub nagranie post fatum byłyby dostarczane do biura koordynatora szlaku lub innego operatora wystawy, na przykład lokalnej informacji turystycznej). Elementem multimedialnym każdej wystawy mógłby być film dokumentalny (można wykorzystać te już przygotowane przez RZGW i Stowarzyszenie Navicula) i/lub prezentacja nagrania osoby opowiadającej lub prowadzącej zwiedzanie z ekranu. Elementem interaktywnym mogłoby być przeglądanie przez zwiedzających elektronicznych zdjęć, kopii dokumentów, możliwość uruchomienia modelu urządzenia, zagrania w krótką grę tematyczną, ułożenie schematu, a na koniec uczestnictwo w quizie wiedzy. W sumie takich miejsc na szlaku mogłoby być 6 do 8. Utworzenia muzeów lub rozwijania ekspozycji oczekuje grupa badanych interesariuszy szlaku, wskazując przy tym na ich pożądany profil tematyczny, czyli bezpośrednio związany z Kanałem Elbląskim [WE 8,14], etnograficzny [WE 1] lub lokalno-historyczny [WE 6].

10. Eventyzacja szlaku.

Postulat ten oznacza urozmaicenie oferty szlaku imprezami, głównie tematycznymi. Dobrze zorganizowane i promowane eventy trwające dłużej niż jeden dzień (a zatem powodujące potrzebę noclegu uczestników spoza grona lokalnych mieszkańców) przyciągają w przestrzeń szlaku w określone dni znacznie większe grupy turystów. To tworzy duży impuls dla rozwinięcia w tych terminach różnorodnych pakietów turystycznych (tzw. okolicznościowych) i punktowo zwiększa przychody organizatorów. Należy naturalnie uwzględnić fakt, że Kanał Elbląski ze względu na swój profil (dominacje jednego typu walorów dziedzictwa) ma mocno ograniczoną tematykę potencjalnych eventów, a tym samym możliwości konstrukcji programu takich imprez. Jednak – podobnie jak każdy materialny szlak kulturowy – powinien dysponować przynajmniej jednym dorocznym eventem, organizowanym w formule tzw. Święta Szlaku, które stanowi kulminację rocznego cyklu życia produktu turystycznego, pozwalając na udostępnienie możliwie wszystkich jego atrakcji i uruchomienie wszystkich usług dzięki zwiększonemu popytowi [Mikos v. Rohrscheidt 2013, s. 299-303 oraz 337-338]. Takie Święto Kanału Elbląskiego mogłoby trwać 5-6 dni i być organizowane w kilku miejscach, przy czym jego „punkt ciężkości" przesuwałby się z dnia na dzień, tworząc szczególnie intensywną ofertę w kolejnej przestrzeni. Dwa z miejsc mogłyby przy tym być stałe co roku, ze względu na swoją atrakcyjność (jak Buczyniec) bogatą ofertę kulturalną i rozrywkową (jak Elbląg) lub kluczowe dla szlaku położenie (jak Miłomłyn Ostróda lub Iława). Pozostałe dwa, być może trzy miejsca zmieniałyby się co roku, dając w ten sposób okazję do prezentacji miejscowych walorów i jednocześnie skorzystania przez gospodarzy z uczestnictwa w szlaku. Tymi miejscami (prócz wymienionych) mogłyby być Małdyty, Pasłęk, Zalewo, ewentualnie inne posiadające jakikolwiek ciekawszy walor miejsca w przestrzeni szlaku (np. Raczki, Karnicy lub Jarnołtowo). Na początek program organizowanego wspólnie przez szereg interesariuszy Święta Kanału Elbląskiego mógłby wchłonąć aktualne elementy programowe Festiwalu Krainy Kanału Elbląskiego i dołączyć doń m.in. kilka rejsów statkami ze szczególną ofertą (muzyczną), zbiorowe rejsy łódkami i jachtami Kanałem Iławskim i Ostródzkim z dodatkowymi atrakcjami w różnych miejscach (np. elementami szkoleń, pokazami funkcjonowania śluz i innych urządzeń, spotkaniami ze znanym żeglarzem, zwiedzaniem jednego z zabytków z przewodnikiem oraz wieczorną zabawą z ogniskiem itd.). Podobnie

można zorganizować jedną lub więcej wycieczek rowerowych wzdłuż całego biegu Kanału, planowany tak, żeby jego uczestnicy pojawiali się w kolejnych miejscach Święta Kanału wtedy, gdy jego program realizowany jest właśnie tam. Nocleg byłby im zapewniany w ramach poprzednio zamawianych pakietów. Elementem Święta szlaku mogą być również oferowane codziennie zwiedzania miejscowości posiadających więcej zabytków (Pasłęk, Elbląg, Ostróda), konkursy dla dorosłych i dzieci, spotkania z ciekawymi ludźmi w miejscowych ośrodkach kultury, warsztaty kulinarne tradycyjnych potraw (sery i zupy serowe), zawody wodne i szereg innych atrakcji. Oprócz święta Kanału w miejscach posiadających samodzielnie większy potencjał organizacyjny i większą liczbę zainteresowanych podmiotów (jak miasta) można zorganizować 3-4 mniejsze, dwudniowe eventy o różnej tematyce, zbieżnej z profilem Kanału lub z występującym tam rodzajem materialnego i niematerialnego dziedzictwa (w tym mennonitów) m. in. w oparciu o grupy zaangażowane (lokalne grupy działania, grupy przewodnickie i stowarzyszenia działające na rzecz Kanału, jak Navicula, oraz o zbiory miejscowych muzeów i wystaw. Takie imprezy powinny się odbywać w weekendy okresu wakacyjnego, a ich terminy być wzajemnie uzgodnione za pośrednictwem koordynatora szlaku i włączone do kalendarza eventów, by uniknąć ich wzajemnego nakładania się a jednocześnie zapewnić każdemu z nich status chwilowego magnesu turystycznego w ramach życia szlaku. Ponadto elementy programowe związane z Kanałem i jego dziedzictwem mogłyby być dołączane do większych imprez np. żeglarskich lub świąt miast i festynów miejskich. Wówczas (i tylko wówczas) te imprezy byłyby włączane do kalendarza szlaku. Składnikiem eventyzacji szlaku są również mikroeventy (krótkotrwałe oferty towarzyszące zwiedzaniu, jak filmy, pokazy, inscenizacje, gry terenowe i inne), których powinno pojawić się zdecydowanie więcej, głównie w oparciu o istniejące i nowe wystawy tematyczne oraz muzea. Warto przy tym rozważyć stworzenie przynajmniej jednego stałego lub regularnego mikroeventu typu „szkoleniowego", lub warsztatowego przy jednej ze śluz lub innym atrakcyjnym obiekcie szlaku. Podobnie w przypadku mostu w Szopach Elbląskich należałoby rozważyć możliwość wprowadzenie pokazu jego działania, nawet uruchamianego samodzielnie przez turystów (w tym wypadku konieczny byłby monitoring obiektu podobny do tego, opisanego przy bezobsługowych wystawach). Z kolei przy mało aktualnie atrakcyjnej przepompowni w Dłużynie, jeśli nadal ma ona być zamknięta dla zwiedzania, warto rozważyć przynajmniej przygotowanie samodzielnie uruchamianej przez turystów prezentacji schematu działania tego rodzaju urządzeń lub filmu dydaktycznego. Wszystkim eventom, a także ewentualnie bardziej atrakcyjnym mikroeventem dostępnym w porze wieczornej (jak wspomniane samodzielne wystawy i pokazy przy obiektach) powinna towarzyszyć informacja o ofercie pakietowej obejmująca usługę noclegową w możliwie bliskim miejscu. To przyczyni się do zwiększenia popytu na te usługi i pomoże przez dołączanie do nich innych usług organizować kolejne pakiety lokalne (a dzięki eventowi lub mikroeventowi – już także tematyczne). Niniejszy postulat wychodzi naprzeciw ujawnionym podczas badania eksperckiego oczekiwaniom interesariuszy szlaku. Wskazali oni bowiem na potrzebę organizowania imprez tematycznych [WE 2,12], włączenia do oferty szlaku istniejących atrakcji w jego przestrzeni [WE 22], zainteresowania miejscowej ludności dziedzictwem szlaku i jego ofertą oraz jej zaangażowania w ten projekt [WE 11,15], wspierania tworzenia miejsc spędzania wolnego czasu wieczorami [WE 14,19] oraz tworzenia nowych atrakcji w przestrzeni Szlaku [WE 22].

11. Rozwijanie oferty kulinarnej w przestrzeni szlaku.

Współczesna turystyka kulturowa zwraca uwagę na dostarczanie turystom okazji do multisensorycznego (wielozmysłowego) doświadczenia zwiedzanego obszaru, m.in. przez włączanie doń dziedzictwa kulinarnego. Przeprowadzone badanie obszaru Kanału Elbląskiego wykazało jednak kompletny brak dostępnej dla turystów oferty kuchni tradycyjnej i regionalnej. W jej braku uznano za ten ostatni element potrawy z ryb

śródlądowych (z pewnością od wieków obecne w żywieniu w tym regionie), pod warunkiem ich proponowania w restauracjach o dobrym standardzie i estetyce wystroju. Tymczasem – pomimo niewielkiego potencjału kuchni regionalnej uwarunkowanego najnowszą historią obszaru wokół Kanału, w badaniu eksperckim pojawiły się postulaty [WE 1] sugerujące wykorzystanie istniejącego dziedzictwa produkcji serów u zupy serowej jako jednego z produktów a także ogólnie: rozwijanie oferty kulinarnej, w tym oferty regionalnej [WE 16]. W tym kontekście i z uwzględnieniem istniejących warunków można wskazać na trzy rodzaje działań. Pierwszym powinno być promowanie dobrych i cieszących się renomą lokali z ofertą rybną (jak „Okoń" w Gm. Pasłęk) jako miejsc kuchni regionalnej i włączanie ich do lokalnych pakietów. Drugim byłoby organizowanie warsztatów kulinarnych związanych z miejscowym serem jako surowcem i produktami pochodnymi, co można zlokalizować w gminach wiejskich Żuław Elbląskich (Markusy, Gronowo, Elbląg, Rychliki). Trzecim wreszcie byłoby zlecenie we współpracy z zainteresowanymi ośrodkami miejskimi, jak Elbląg, historykom regionu, archeologom, badaczom historii żywienia i praktykom gastronomii tradycyjnej (najlepiej jako powołanemu *ad hoc* zespołowi) badań na temat potraw przygotowywanych i spożywanych w regionie w dawnych czasach oraz w okresie przedwojennym, ich rekonstrukcji, zestawienia, zapisu w formie recept oraz warsztatów dla chętnych restauratorów z regionu w celu odtworzenia tradycyjnej kuchni regionu, stworzenia tradycyjnej książki kucharskiej, a następnie jej promowanie przez szlak, na przykład w formie rekomendacji lokali oferujących ja na portalu www i w innych nośnikach informacji szlaku oraz włączania ich oferty posiłków jako opcji do proponowanych przez szlak pakietów i wycieczek.

12. Zagospodarowanie czasu wolnego turystów.

W przygotowaniu oferty szlaku należy zwracać uwagę na zagospodarowanie czasu wolnego turystów czyli tego, który pozostaje im po realizacji programu (propozycji) zwiedzania na dany dzień lub w danym miejscu (miejscowości, gminie). Ten element zauważyli jako niezbędny także pytani eksperci [WE 11, 19]. W tym odniesieniu mowa o ofercie *rekreacyjnej i kulturalnej*. Co się tyczy tej pierwszej, to (ze względu na specyfikę szlaku) w poszczególnych przynajmniej ważniejszych dla szlaku miejscowościach, dysponujących choćby skromną bazą noclegową powinny być tworzone dla turystów opcje zajęć aktywnych, w tym rozmaite formy szkoleń związanych ze sportami wodnymi. Także inne możliwości uprawiania sportów rekreacyjnych powinny na danym terenie pozostawać do dyspozycji turystów. W wielu miejscach nie jest przy tym konieczne budowanie takiej oferty od podstaw: ona już istnieje, szczególnie w Ostródzie i Iławie, ale także w kilku bazach żeglarskich. Należy ją tylko włączyć do pakietów powstających w ramach oferty Kanału jako szlaku i zaprosić turystów oraz opracować procedury ich korzystania z urządzeń rekreacyjnych (miejsca i godziny zgłoszenia do np. korzystania z ośrodków sportowych, sposoby zamówienia szkolenia dla małej, prywatnej grupy lub gości jednego z hoteli albo campingów lub uczestników większej wycieczki itd.). Można również zadbać o integrację turystów w lokalną ofertę wieczornej rozrywki (kluby, dyskoteki i inne regularne formy zabawy) przez system informacji i skierowane do nich „zaproszenia" do konkretnych miejsc, a także zapewnienie im bezpiecznej integracji z miejscowym środowiskiem np. przez opracowanie sprawnych procedur interwencji w razie konfliktów. Oferta kulturalna na szlaku, wybiegająca poza własną dla niego interpretację dziedzictwa będzie zasadniczo związana z istniejącą już propozycją poszczególnych miejscowości, głównie miast. W tym odniesieniu należy po pierwsze dostosować godziny otwarcia instytucji kulturalnych (np. muzea, izby pamięci itd.) oraz najważniejszych zabytków do letniego zapotrzebowania ze strony turystów. Chodzi o generalnie późniejsze godziny otwarcia, natomiast zdecydowanie późniejsze czasy zamknięcia takich obiektów. Następnie, przynajmniej w niektórych miejscowościach, można koncentrować się na tworzeniu dodatkowej oferty eventów i mikroeventów (jak koncerty

organowe w Pasłęku czy wieczorne koncerty artystyczne w klubach Elbląga, Ostródy i Iławy albo nawet w restauracjach położonych blisko dużych baz noclegowych i obiektów szlaku), czy spacery historyczne albo tematyczne z przewodnikiem po Elblągu, Iławie, Ostródzie i Pasłęku, udzial w tzw. obsługowej grze miejskiej [Mikos v. Rohrscheidt 2014]. Z kolei w mniejszych ośrodkach można zaproponować organizowane na zamówienie grup lub nawet regularne (np. w jeden dzień tygodnia, z czasem może dwa) warsztaty i degustacje o charakterze kulinarnym (zupa serowa, sery), terenowe gry eksploracyjne w formie podchodów lub questingu (poszukiwanie elementów dziedzictwa) lub inne. Aktualnie proponowane w przestrzeni szlaku profile tzw. wiosek tematycznych (jak Aniołowo) nie są zbieżne z profilem szlaku, można jednak ich ofertę (jako regularną organizowaną w konkretne dni sezonu lub na zamówienie grupowe) uwzględnić właśnie jako uzupełniająca propozycję na czas wolny, o ile jej część będzie skoncentrowana w godzinach wieczornych. W innym przypadku może być ona wykorzystana jako element pakietów pobytowych dla danej gminy i tym samym proponowana turystom, zatrzymującym się nam na więcej niż kilka godzin. Szczególnie chętnie mogą z niej skorzystać turyści rowerowi, często i bez trudności oddalający się od szlaku wodnego, jednak wówczas musi być ona intensywnie obecna w kalendarzach eventów (por. niżej) a przy trasach rowerowych powinny znaleźć się odgałęzienia z tablicą informacyjną na temat czasu, w którym wioska tematyczna realizuje swoją ofertę.

W sezonie turystycznym całość oferty rozrywkowej i kulturalnej na dany tydzień w całej przestrzeni szlaku powinna być przez koordynatora zestawiana i opracowywana w formie „kalendarza eventów" i rozsyłana do poszczególnych partnerów (punktów informacji turystycznej, zarządców obiektów szlaku, właścicieli ośrodków noclegowych, organizatorów usług turystycznych ,wypożyczalni sprzętu, gestorów żeglugi pasażerskiej itd.) aby ci udostępnili ją turystom za pomocą wywieszenia czy wydruku i wyłożenia w widocznych miejscach. Niezależnie od tego taki kalendarz powinien być na bieżąco udostępniany na stronie internetowej szlaku i ewentualnie na stronach poszczególnych gmin oraz obiektów. W przypadku wymaganej konieczności zgłoszenia minimalnej liczby osób, by umożliwić realizację propozycji (koncertu, pokazu, warsztatów, szkolenia itd.) powinny istnieć możliwości interaktywnego zgłoszenia się za pośrednictwem np. formularza na portalu szlaku lub/i obiektu, odbieranego przez gestora usługi.

13. Przewodnicy po szlaku i jego przestrzeni.

Pomimo deregulacji tego zawodu, a może właśnie z tego powodu jest zdecydowanie pożądane podjęcie szkolenia przewodników. Przewodnicy nowej generacji, przygotowani we współczesnej formule interpretacji dziedzictwa (w tym do pracy metodami interaktywnymi, kombinowanymi z innymi usługami, w warunkach gier turystycznych oraz w animacji turystycznej) do obsługi zarówno tras wodnych, jak i rowerowych oraz samochodowych (grupy autokarowe), staną się oni żywymi elementami interpretacji dziedzictwa. Ludzie jako interpretatorzy pozostają konkurencyjni wobec najnowocześniejszych technologii nie tylko przez fakt zdolności do najpełniejszej formy interakcji niezależnie od miejsca, w którym udzielają objaśnień, pełnego dostosowania do rejestru językowego odbiorców czy natychmiastowej reakcji na ich pytania w dokładnie pożądanym zakresie. Są także zdolni do zmiany trasy i programu wycieczki w zależności od okoliczności pogodowych i sytuacji klientów. Niezależnie od tego, dobrze przygotowani ludzie są w stanie w odpowiedzi na popyt samodzielnie tworzyć programy interpretacji (programy konkretnych wycieczek) dotyczące nie tylko szlaku, ale i jego przestrzeni (gmin, miast i obszarów chronionych) i oferować je na rynku albo włączać do dowolnych pakietów na zamówienie ich organizatora. Szkolenia z stosowania nowych metod interpretacji dziedzictwa w pracy z turystami zostały w Polsce niedawno opracowane tak w formie podręczników z zestawem ćwiczeń, jak i programu zajęć [Mikos v. Rohrscheidt 2014].

Na szkolenie przewodników i personelu obsługi szlaku jako ważny element jego funkcjonowania wskazali także niektórzy badani interesariusze [WE 11,14,17].

14. Interpretacja walorów dla dzieci i grup rodzinnych.

W ramach zarówno informacji turystycznej (teksty informacyjne w obiektach, przewodniki po szlaku, aplikacje QR i pozostałe), jak i prezentacji oraz interpretacji dziedzictwa (wystawy, turystyczne gry terenowe i interaktywne gry elektroniczne) należy zadbać o stworzenie osobnej oferty dla grup rodzinnych z dziećmi lub dla samych dzieci. Dla nagrań w urządzeniach audiogiude (zarówno przy rejsach statkiem, jak i informacji w systemie QR lub innym pobieranych przy obiektach) oraz dla tzw. gotowej narracji wystaw oznacza to konieczność stworzenia paralelnych wersji nagrań dla dzieci w odpowiadającym im rejestrze językowym, a w niektórych wypadkach z przesunięciami treściowymi. Należy również opracować odrębne przewodniki dla dzieci po szlaku lub jego odcinkach: z atrakcyjnymi dla nich treściami, ilustracjami i interaktywnymi zadaniami. Powinna też zostać specjalnie dla nich opracowana przynajmniej jedna gra terenowa, a w programie Święta Kanału powinno każdorazowo znaleźć się kilka elementów dla dzieci i rodzin z dziećmi. Przy założeniu o wykorzystaniu walorów edukacyjnych szlaku we współpracy ze szkołami można także opracować więcej niż jedną „warstwę" interpretacyjną: dla dzieci w wieku mniej więcej 8-9 lat i dla starszych: 13-15 lat. Powody tego są oczywiste: obie grupy operują nie tylko językiem na różnym poziomie i mają różną zdolność percepcji, ale reagują również na różne formy i instrumenty przekazu.

15. Systemy informacji turystycznej i interpretacji dziedzictwa w ramach szlaku.

W momencie wprowadzenia koordynowanej informacji turystycznej dla szlaku jako systemu pojawi się pytanie o kanały i narzędzia jej dystrybucji. Niezbędne i najpilniejsze jest stworzenie strony www Kanału jako Szlaku prezentującej jego walory i spójną ofertę, na co wskazywali już pytanie interesariuszy. Zgodnie z ich opinią i powszechną praktyką w turystyce kulturowej, powinna ona być prowadzona przez koordynatora szlaku, co zapewnia jej kompletność treści jego dotyczących, ich natychmiastową aktualizację w przypadku zmian, zamieszczanie bieżących kalendarzy życia szlaku (eventów) i bezpośrednie wykorzystanie jako narzędzia promocji dla całości systemu. Ze względu na niezbędne funkcjonalności, obejmujące interaktywność w stosunku do użytkowników, taka witryna powinna przyjąć formę portalu. W odniesieniu do treści tam zamieszczanych minimalnymi wymaganiami powinny być: kompletny i merytorycznie poprawny opis wszystkich obiektów szlaku (informacje historyczne, techniczne i wizualne, jak zdjęcia i schematy działania), kompletny opis wszystkich tras szlaku wraz z ich atrakcjami oraz punktami odpoczynku i usług (z opcją pobrania formie elektronicznej np. aplikacji do systemu nawigowania GPS dla tras rowerowych), bieżący kalendarz imprez dla szlaku i jego przestrzeni, zestawienie rozmaitych dostępnych usług oferowanych przez partnerów szlaku (rejsy, pakiety tematyczne i lokalne, przewodnictwo, wypożyczalnie sprzętu, warsztaty i szkolenia, oferta czasu wolnego, inne), turystyczny opis miejscowości i gmin w przestrzeni szlaku z ich walorami, atrakcjami i regularną oferta dla turystów, jakkolwiek powiązaną z ofertą szlaku, opis walorów przyrodniczych w przestrzeni szlaku, instytucji muzealnych i wystaw, program najbliższego Święta Szlaku i innych eventów tematycznych, wreszcie opis działalności (zakres działań na rzecz turystów) i dane komunikacyjne koordynatora szlaku (email, telefon, adres grupy społecznościowej, inne) dla potrzeb kontaktu. W ramach portalu może zaistnieć możliwość elektronicznego ściągnięcia na własne urządzenie pełnego przewodnika po szlaku (rowerowego, samochodowego itd.). Interaktywność portalu szlaku może mieć różny wymiar. Minimalnym wymaganiem jest możliwość kontaktu za pomocą formularzy turysty z samym koordynatorem lub oferentami usług i organizatorami imprez w celu ich zamówienia bezpośrednio u nich. Jednak te możliwości można znacznie

rozszerzyć, wprowadzając kompletne formularze rezerwacyjne na wszystkie usługi, które partnerzy szlaku postanowią dystrybuować automatycznie, w tym możliwość elastycznego zestawiania przez turystę poszczególnych opcjonalnych części pakietów z mechanizmem elektronicznej opłaty i potwierdzenia zamówienia. W takim przypadku koordynator nie musiałby obsługiwać wszystkich pakietów: odpowiednie skonstruowanie portalu umożliwiałoby bezpośrednie obsługiwanie ich przez samych oferentów, w tym nie tylko przyjmowanie rezerwacji, ale i wprowadzanie zmian w zakresie dostępności usługi, jej ceny i warunków itd. To wprowadza funkcjonalność portalu także dla drugiej obok turysty grupy użytkowników: mianowicie dla partnerów szlaku, posiadających w ramach tej witryny własne, autonomiczne „strony". Tak samo mogą być potraktowane organizacje i instytucje współpracujące, jak muzea czy stowarzyszenia, które mogą same obsługiwać własne moduły na stronie szlaku lub (co jest minimalnym oczekiwaniem) podłączyć za pomocą linkowania swoje własne strony do portalu strony szlaku. W sytuacji takiego powiązania koordynator nie wytwarza bezpośrednio informacji ani nie pośredniczy usług danego podmiotu. Jednak przez bieżący monitoring działania i wymiany informacji czuwa on nad aktualizacją treści i faktycznym dotrzymywaniem terminów otwarcia czy dostarczaniem zamówionych usług za pomocą instrumentu opiniowania za strony turystów, podejmując w razie potrzeby interwencje od prostej reakcji zapytania do zawieszenia modułu usługi danego partnera na portalu. Przy przystępowaniu do tworzenia takiego portalu internetowego szlaku, który jest narzędziem skomplikowanym, wymagającym współpracy programistów, tłumaczy i specjalistów od design`u, należy najpierw sprecyzować wymagania i oczekiwane funkcjonalności, a dopiero potem zlecić wykonanie, dokonać odbioru technicznego i przeszkolenia operatora w jego obsłudze.

Dystrybutorami informacji nadal pozostaną tradycyjne punkty informacji turystycznej we wszystkich miejscowościach w przestrzeni szlaku. Powinny one współpracować z koordynatorem szlaku w zarządzaniu informacją na temat dostępności obiektów, usług (w tym noclegowych i gastronomicznych oraz udostępniających sprzęt), pakietów, imprez tematycznych i innych. Współpraca ta powinna obejmować nie tylko drogę „z góry w dół", czyli przejmowanie od koordynatora i dystrybucję wśród turystów informacji o samym szlaku (jego strukturze, trasach i ofercie własnej), o usługach na szlaku i ofercie innych ośrodków, rozprowadzanie przewodników. Może się w niej mieścić również pośrednictwo w usługach, szczególnie przewodnickich oraz rezerwacji, ewentualnie nawet sprzedaży pakietów (sama sprzedaż pakietów wymaga zgodnie z ustawą uprawnień organizatora turystyki, ich uzyskanie nie jest jednak bardzo trudne z pomocą samorządu jako gwaranta). Jednak od lokalnych ośrodków informacji jako od partnerów oczekiwane jest również wytwarzanie informacji bieżących na dotyczących własnego terenu i ich szybką aktualizację, a także przekazywanie do koordynatora swojej części „treści" potrzebnej do kalendarza szlaku oraz aktualnego stanu ofert i usług lokalnych (czyli droga „z dołu do góry").

Innymi narzędziami informacji (i promocji) szlaku jest wspomniany wyżej kalendarz eventów oraz portal internetowy szlaku, o których wspomniano na innych miejscach. Jednak należy zwrócić uwagę na system informacyjny „in situ" to jest przy samych obiektach i na trasach szlaku. Jego część stanowi oznaczenie i pozostała informacja wizualna (już powyżej omówione). W niektórych punktach mogą być one uzupełnione przez pylony informacyjne, często określane jako infokioski. Jeśli zapadnie decyzja o ich wykorzystaniu w systemie informacyjnym, to powinny one być montowane w miejscach z dużym ruchem turystów i łatwych do nadzoru z powodu zagrożenia przez wandali. Pylony (kioski) powinny być zaopatrywane na bieżąco (najlepiej w drodze elektronicznej w najnowsze informacje i obsługiwane samodzielnie przez turystów, a oprócz trwałych opisów atrakcji i walorów powinny oferować informacje na temat dostępności poszczególnych usług oraz zmieniającego się kalendarza eventów szlaku. Jednak w warunkach turystyki zindywidualizowanej i realizowanej na dziesiątkach tras i w setkach miejsc równie ważne stają się różnego rodzaju

turystyczne aplikacje mobilne, (między innymi systemy informacji turystycznej QR). Ich niewielki koszt utrzymania (po jednorazowym zainstalowaniu), możliwość natychmiastowej wymiany i uzupełnienia informacji (przechowywanych w elektronicznej bazie danych i udostępnianych odbiorcom online), ich coraz powszechniejsze wykorzystanie przez turystów posługujących się urządzeniami mobilnymi i – nie na końcu – możliwość prezentacji treści w formie multimedialnej (np. filmu), czynią z nich idealne nośniki centralnie sterowanej informacji na miejscu i prezentacji dziedzictwa. Dlatego punkty dostępowe do nich (tablice informacyjne z kodami QR) powinny być elementem pierwszej poważniejszej inwestycji w ramach organizacji szlaku i pojawić się przy wszystkich jego obiektach, przy innych walorach i atrakcjach (również na trasach rowerowych), w większych zakładach noclegowych oraz restauracjach współpracujących ze szlakiem, punktach informacji turystycznej. Obsługa ich treści (aktualizowanie informacji) powinna być zlecona na stałe koordynatorowi szlaku jako jedno z jego najważniejszych zadań. Sam koordynator powinien przy tym tworzyć lub włączać pozyskiwane od innych treści zmieniające się (głównie te dotyczące dostępności obiektów szlaku, usług i imprez), a do tworzenia treści trwałych (jak opisy obiektów, innych elementów dziedzictwa, przyrody, tras szlaku) powinien włączać specjalistów, aby zapewnić ich poprawność merytoryczną, a w przypadku tłumaczeń – także językową. Niezależnie od dobrej sytuacji szlaku w odniesieniu do informacji papierowej (przewodniki dla turystów, w tym rowerowych) niektórzy badani eksperci wskazali na konieczność opracowania nowych przewodników [WE 2,4,7,16] przy szczególnym zwróceniu uwagę na ich poprawną zawartość merytoryczną. Ponieważ po pełnym opracowaniu struktury, listy obiektów i tras szlaku będzie potrzebne nowe wydanie istniejących przewodników w pewnymi przesunięciami i uzupełnieniami ich treści, stworzy to okazję do krytycznego ich przejrzenia i realizacji tych postulatów.

16. Sieciowe projekty zwiedzania szlaku.

We współczesnej turystyce kulturowej, w szczególności tematycznej, realizowanej na konkretnych obszarach (regionach kulturowych) oraz właśnie w ramach szlaków kulturowych, popularne są elementy popularyzacji zwiedzania (a jednocześnie wzmacniania impulsu przyciągania turystów w mniej znane miejsca) przez wykorzystanie projektów sieciowych, takich jak paszporty turystyczne obszaru (szlaku itd.), gry tematyczne (terenowe) oraz systemy rabatowe wymagające wykorzystania serii usług dla uzyskania korzyści w postaci zniżki. Częściowo (paszporty) bazują one na naturalnej ludzkiej pasji kolekcjonerskiej i skłonności do dzielenia się doświadczeniami turystycznymi z innymi (co przy okazji zapewnia zwiedzanemu obszarowi/systemowi) dodatkową popularyzację. Natomiast systemy rabatowe opierają się o równie naturalną skłonność do oszczędności. W przypadku Kanału Elbląskiego część obiektów jest położona w oddali od punktów obsługi turystyki, a poziom współpracy poszczególnych interesariuszy szlaku (tu: głównie gospodarzy zwiedzania i oferentów usług) jest aktualnie ograniczony. Tym samym relatywnie niski jest również poziom wzajemnego zaufania, który ma kluczowe znaczenie przy ewentualnych rozliczeniach finansowych. Dlatego budowę systemu rabatowego powinno się odłożyć na później (do czasu po ustaleniu pełnej organizacji szlaku). Można natomiast szybko podjąć prace przy innym projekcie z tej grupy, którym byłby system zbliżony do *paszportu turystycznego* (jego nazwa jest przy tym obojętna, powinni ją określić specjaliści od marketingu turystycznego). Zalecane jest opracowanie systemu kolekcjonowania potwierdzeń wizyt w poszczególnych obiektach szlaku, którego uczestnicy potwierdzaliby te odwiedziny na każdym miejscu. Po zwiedzeniu odpowiedniej liczby obiektów (na przykład 10, w tym wszystkich trzech kluczowych) otrzymywaliby w jednym z punktów obsługi odznakę (metalową, z logo szlaku) i certyfikat, a po zwiedzeniu na przykład kolejnych 10 – inna wersję tej samej odznaki i na przykład ozdobny dyplom.

Do zbierania potwierdzeń mogłaby służyć książeczka, którą turysta nabywałby za niewielką sumę w jednym z punktów przy Kanale, a która jednocześnie byłaby mini-przewodnikiem po wszystkich jego obiektach. Nie ma oczywiście problemu potwierdzania pobytu w obiektach z obsługą (jak pochylnie, Izba Historii czy przystanie Żeglugi O-E i kilka innych. Natomiast w punktach bezobsługowych powinna zaistnieć możliwość samodzielnego potwierdzenia pobytu (na przykład przez użycie dostępnej tam pieczątki. Inną opcją byłoby dokonywanie przez turystów wpisów do wyłożonego zeszytu, które regularnie byłyby weryfikowane przez kogoś ze współpracujących ze szlakiem i przekazywane do koordynatora projektu. W przypadku obawy przed działalnością lokalnych wandali lub po prostu ludzi bezinteresownie złośliwych, którzy mogą kraść lub niszczyć pieczątki i zeszyty, istnieją dwie inne możliwości weryfikacji pobytów. Jednym z nich jest porozumienie z gospodarzem lub pracownikami najbliższego miejsca ze stalą obsługa (kiosk, sklep spożywczy lub nawet życzliwy turystom gospodarz), do którego po taką pieczątkę zgłaszaliby się turyści – przy samym obiekcie punkt ten i droga do niego byłyby dokładnie opisane. Inną opcją jest elektroniczne potwierdzanie obecności w obiektach za pomocą systemów lokalizujących, z które są wyposażone coraz liczniejsze przenośne urządzenia komunikacyjne (smartfony, tablety). Wymagałoby to wdrożenia jednego z takich systemów przez koordynatora projektu, jednak aktualnie takie technologie nie są trudne do opanowania, a przedsięwzięcie nie generuje wysokich kosztów. Zastosowanie systemu zwiedzania (szczególnie, gdy jego uczestnicy rejestrowaliby się online i mogli korzystać z informacji o szlaku, obiektach i usługach) i ewentualne dołączenie do niego propozycji rabatowych uzyskanych od chętnych do współpracy karnetów (np. 10 % zniżki na posiłek lub nocleg po okazaniu książeczki z przynajmniej 3-4 wpisami) stanowiłyby dodatkowy impuls zwiedzania całego szlaku i przekładałyby się na zwiększenie ruchu turystycznego w jego mniej znanych obiektach.

Można też rozważyć element *konkursu* lub quizu polegającego na odpowiedzi na serię pytań o Kanale Elbląskim i regionie lub wykonania prostych zadań. Konkurs byłby realizowany online a mogliby w nim uczestniczyć zarejestrowani w systemie projektu turyści posiadający minimum np. 80 procent potwierdzonych wizyt w obiektach. Uzyskanie wymaganego pułapu punktów za odpowiedzi wykonane zadania przekładałoby się na wpisanie uczestnika na prestiżową listę (rodzaj Hall of Fame, na przykład listę eksploratorów Kanału czy Mistrzów Hydrotechniki itd.) powiązane z otrzymaniem stosownego, starannie opracowanego i wystawionego na nazwisko uczestnika dyplomu w formacie PDF, który każdy mógłby sobie wydrukować. Punktami rozprowadzania książeczek byłoby biuro koordynatora szlaku, ale także miejsca z własną obsługą: przystanie Żeglugi O-E, port w Iławie, punkty informacji turystycznej, Izba Historii w Buczyńcu i muzea w przestrzeni szlaku. Mogłyby nimi być także recepcje chętnych do współpracy hoteli i baz turystycznych, wypożyczalnie sprzętu (zwłaszcza rowerów i łodzi), a nawet większe gospodarstwa agroturystyczne. Z kolei punktów przedkładania wypełnionych książeczek dla potwierdzania osiągnięcia określonych wymagań i odebrania fizycznej odznaki nie musi być wiele, ważne, by znalazły się one na wszystkich krańcach systemu i w jego części centralnej: zatem takie punkty funkcjonowałyby w Elblągu, Buczyńcu, Ostródzie, Iławie, Zalewie, Starych Jabłonkach. Sam certyfikat wystawiałby i przesyłał uczestnikowi koordynator projektu, któremu wymienione punkty przesyłałyby dane uczestnika, numer książeczki i jego adres mailowy. Taki sterowany przez gospodarzy szlaku sposób zwiedzania wspiera ludzkie pasje poznawcze, posiada znaczącą efektywność edukacyjną i skłania indywidualnych turystów do korzystania z miejscowych usług. Innym typem tematycznej koncentracji ruchu turystycznego na obiektach i w przestrzeni szlaku także mającym walory edukacyjne, jest gra tematyczna proponowana samodzielnym turystom, a polegająca na rozwikłaniu zagadki lub rozwiązaniu problemu, które wymagają osobistego pojawienia się w określonych miejscach i podjęcie tam prostych działań. Oczywiście, takimi miejscami byłyby obiekty szlaku, a działania byłyby weryfikowane przez zapisy w zeszycie gry lub wpisy zarejestrowanych

uczestników na platformie online. Weryfikacja i ewaluacja gry odbywałaby się także na drodze elektronicznej lub w kilku współpracujących ze szlakiem punktach, podobnie jak w odniesieniu do „paszportu". Również rozwinięcie istniejących questingów lokalnych w sieć i silne włączenie do nich tematyki kanału oraz serii jego obiektów jako punktów odwiedzanych służyłoby popularyzacji szlaku i zwiększeniu ruchu turystów w tych miejscach.

D. Pozostałe postulaty ukierunkowane na popularyzację szlaku

17. Promocja szlaku.

Badanie szlaku wykazało wprawdzie wysoki poziom aktywności promocyjnej (zakres IV.A) jednak przy znacznym jej rozproszeniu i braku koordynacji tego rodzaju działań, podejmowanych przez różne podmioty. Jednocześnie zwiększenie poziomu promocji szlaku i jej koordynację uważa za ważne pole działania aż 11 z 26 pytanych interesariuszy [WE 9,10,11,13,14,19,21,22,23,24,25], w tym jej dywersyfikację pod względem form, kanałów i instrumentów jako istotną postrzega czworo [WE 12,19,22,23], na konieczność jej koncentracji na poszczególnych grupach docelowych wskazują trzy [WE 4,10,13], tak samo trzy uważa za ważne poszukiwanie nowych jej narzędzi [WE 2,14,15]. W kontekście tego aspektu działania zarządczego względem szlaku należy przede wszystkim (i zanim podejmie się decyzje o zakresie i sposobach działań) postawić podstawowe pytanie: do kogo ma być skierowana promocja szlaku? Kto powinien być grupą docelową tego szlaku i jego oferty, jak również przedmiotem zabiegów o pozyskania? Już sami badani interesariusze szlaku zauważają stopniowe zmniejszanie się rezerwuaru (niemieckich) uczestników turystyki sentymentalnej, stanowiących do niedawna pokaźną część gości. Z punktu widzenia rodzaju eksploatowanego dziedzictwa adresatem promocji powinien stać się krąg osób, preferujący uprawianie *tak zwanej turystyki industrialnej*, w tym głównie zainteresowanych historią techniki oraz związkami techniki i krajobrazu. Nie brakuje takich turystów w krajach zaawansowanych technologicznie (m.in. w USA, Wielkiej Brytanii, Holandii, Szwecji, a także w dotychczas najważniejszych dla promotorów Kanału Niemczech), w niedalekiej przyszłości można się spodziewać poważnego wzrostu tej grupy również w Chinach. Należy również pilnie zwracać uwagę na rozwój liczebny i aktywności miłośników techniki i jej dziedzictwa w Polsce, w większości ludzi młodych, i do nich (za pośrednictwem ich stowarzyszeń, czasopism popularyzacyjnych, kanałów i audycji tematycznych w środkach przekazu, grup społecznościowych) kierować treści promujące Kanał i jego ofertę turystyczną. W związku z aktualnym statusem Pomnika Historii Kanał Elbląski jest już dziś (a w przypadku powodzenia zabiegów o jego wpis na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO mógłby być w stopniu nieporównywalnie wyższym), ciekawa destynacją wypraw dla turystów zainteresowanych *turystyką dziedzictwa kulturowego.* Ta grupa osób chętniej niż inne wykorzystuje oferty wyspecjalizowanych biur podróży kulturowych, studyjnych, regionalnych i egzotycznych, dlatego w promocji do nich skierowanej należy pozyskać ich jako pośredników i partnerów. Nie powinno się też zapominać, że Kanał Elbląski jest i pozostanie wizytówką regionu. Zatem kolejnymi adresatami zabiegów promocyjnych powinni być zwolennicy *kulturowej turystyki regionalnej*, których grupa (obserwowana dzięki ich aktywnościom na przeróżnych internetowych grupach i blogach) w ostatnich latach wyraźnie wzrasta. To oni są w stanie w największej liczbie skorzystać z oferty wokół Kanału, proponowanej przez poszczególne samorządy. Kolejny potencjalny „target" to zwolennicy *turystyki aktywnej*, zwłaszcza rowerowej. Wyznaczone dla nich trasy, o ile będą zaopatrzone w niezbędne elementy infrastruktury, jak parkingi rowerowe, miejsca odpoczynku (ewentualnie także sieciową wypożyczalnię sprzętu i punkty jego obsługi) oraz powiązane z serią atrakcji Kanału i opcji organizujących czas wolny, przyciągną ich do tej właśnie destynacji, a przy okazji niejako uczynią z nich turystów kulturowych (tę grupę nazywa się

turystami przyciąganymi kulturowo). Po zorganizowaniu dla nich pakietów tematycznych mogą oni stać się jedną z liczebniejszych grup turystów zwiedzających szlak. Obok rosnącej liczby turystów rowerowych w Polsce należy zauważyć stały i bardzo liczebny potencjał tej grupy w krajach sąsiednich, jak Niemcy i nieco dalszych, jak Holandia. Naturalną grupą, spośród której można pozyskiwać turystów dla przestrzeni Kanału, są tzw. „wodniacy" (głównie polscy), którym m.in. za pomocą opisanych wyżej imprez tematycznych należy urozmaicać ich pobyt na tym obszarze i przez coroczną wymianę części programu oraz zmianę miejsc organizacji takich imprez przekonywać ich do kolejnych odwiedzin. W stosunku do tego środowiska dużą rolę odegra raczej spójny projekt organizacyjny niż sama tylko promocja: stworzona wokół szlaku sieć pakietów, która ułatwi im przygotowanie i realizację ich pobytu, jednocześnie włączy również ich do grupy turystów przyciąganych kulturowo, dzięki zetknięciu się z dziedzictwem kulturowym szlaku i jego przestrzeni. Wreszcie, potencjał Kanału zakresie walorów przyrodniczych i krajobrazowych wskazuje na niemałą grupę osób zainteresowanych turystyką kulturowo-przyrodniczą jako na potencjalnych adresatów promocji systemu. Tych zainteresują szczególnie oferty wiążące wycieczkę po Kanale i odwiedziny miejsc przyrodniczo cennych (w tym siedlisk ptaków) oraz najbardziej atrakcyjnych punktów widokowych. Zatem należy zidentyfikować potencjalnych multiplikatorów mających dostęp do tej grupy (biura podróży, portale turystyczne konstruujące oferty indywidualne, grupy społecznościowe, inni) i do nich kierować materiały koncentrujące się na tych walorach szlaku i zawierające gotowe propozycje takich wypraw w przestrzeń szlaku (i pakietów tematycznych).

Nie jest zadaniem badań audytowych wskazywać szczegółowych narzędzi działań, a tylko ich kierunki i główne założenia. Odpowiedzialni za promocję szlaku powinni jednak zapoznać się z nowoczesnymi narzędziami promocji turystycznej i wybrać z nich dla siebie te najlepiej dostępne oraz najskuteczniej docierające właśnie do wskazanych grup docelowych. Warto między innymi skorzystać z najnowszych narzędzi promocji w mediach społecznościowych [Kachniewska 2013].

18. Intensyfikacja starań o wpis Kanału Elbląskiego na listę UNESCO.

Kanał Elbląski jako system wykorzystujący pochylnie napędzane energią wodną, nieprzerwanie działające i najstarsze z istniejących na świecie, wydaje się spełniać jedno z kryteriów przyjęcia na tę prestiżową, globalną listę dziedzictwa. Jest to kryterium II, odnoszące się do „znaczącej wymiany wartości, zachodzącej w danym okresie czasu (…) w dziedzinie rozwoju architektury lub techniki (…)". Bez wątpienia Kanał spełnia przy tym podstawowe kryterium autentyczności (materiałów i technologii) oraz (jako jednolity system) - kryterium integralności. Posiadanie statusu Pomnika Historii czyni zadość obowiązkowi przynależności do najwyższej klasy ochrony w danym kraju. Powołanie koordynacji szlaku kulturowego i wypracowanie wspólnej strategii rozwoju turystyki i produktów turystycznych dla szlaku mogą być w tym kontekście ważnymi elementami planu zarządzania, również wymaganego przy rozpatrywaniu wniosków o wpis na listę Światowego Dziedzictwa. Eksploatacja turystyczna, uwzględniająca zasady turystyki zrównoważonej a jednocześnie koncentrująca się na przemyślanej interpretacji dziedzictwa (w tym wypadku techniki), jest jednym z kluczowych elementów takiego planu. Zgodnie z potwierdzonymi w bardzo licznych przypadkach formalnych wpisów miejsc i obiektów w wielu krajach, ten status formalnie potwierdzonego światowego dziedzictwa powinien przynieść szlakowi i położonym przy nim kluczowym dla jego dziedzictwa miejscowościom (Elblągowi, Buczyńcowi, Miłomłynowi, Ostródzie, w dalszej kolejności Iławie, Małdytom i Zalewu) natychmiastowy skok rozpoznawalności. W ślad za tym należy spodziewać się wpisania Kanału na listy wielu touroperatorów oraz wzrostu popytu na oferowane w przestrzeni szlaku pakiety tematyczne oraz krótkie pobyty połączone z udziałem w ewentualnych imprezach tematycznych.

To zaś przełożyłoby się na wyraźny wzrost ruchu turystycznego i zwiększenie przychodów z usług turystycznych w całej przestrzeni szlaku. Jeśli w momencie uzyskania takiego wpisu gotowe byłyby już trasy alternatywne szlaku (w tym rowerowe, oferty kombinowane wodno-rowerowe lub wodno-samochodowe i być może piesze) oraz zestawione, sprawnie koordynowane i umiejętnie promowane zestawy pakietów tematycznych i lokalnych, to korzyści z ożywienia szlaku odniosłyby pozostałe miejscowości w jego przestrzeni, a znacząca grupa turystów skorzystałaby właśnie z tej oferty zamiast przyjazdu i zwiedzania szlaku własnym samochodem. Wspomniana wyżej zasada regularnego monitoringu form ruchu turystycznego oraz zachowania kilku opcji zwiedzania szlaku powinna być wdrożona i zastosowana niezależnie od uzyskania przez Kanał statusu Światowego Dziedzictwa, ponieważ sprzyja ochronie środowiska, deglomeracji ruchu turystycznego i objęcia nim miejscowości położonych dalej od Kanału oraz (jak wspomniano wyżej), uwzględnieniu innych walorów obszaru oraz pozwala zwiększyć „przepustowość" głównych atrakcji szlaku.

19. Inwestycje w infrastrukturę.

Wskazała na to znaczna grupa pytanych interesariuszy [WE 1,6,8,16,21,24,25] nie są wprawdzie bezpośrednimi zadaniami organizatorów turystyki ani zarządców szlaku kulturowego, jednak w niektórych miejscach bywają niezbędne dla zaistnienia jej oferty w ogóle lub doprowadzenia jej do standardów umożliwiających konkurowanie z innymi obszarami recepcji. Adresatem tego postulatu są niektórzy zarządcy obiektów szlaku, głównie jednak samorządy lokalne, a częściowo również środowiska lokalnego biznesu. Dlatego to ich przedstawiciele powinni poważnie potraktować szczegółowe postulaty formułowane w ramach wywiadu eksperckiego [WE 3,11,12,15,16,23]. Jako wymagające inwestycji wskazano tam: nowe mariny i miejsca do wodowania i cumowania na Kanale, sanitariaty, prysznice w marinach, miejsca odpoczynku na trasach rowerowych, parkingi przy konkretnie wskazanych ważnych obiektach, poprawę stanu dróg rowerowych do dobrego standardu, wsparcie dla nowo powstających punktów gastronomii w rozmaitych miejscach (czyli domknięcie luk w tej sferze usług) oraz wsparcie ze strony samorządów dla rozwijania i dywersyfikacji bazy noclegowej.

20. Działania następcze.

Po stworzeniu struktury szlaku kulturowego, wprowadzeniu jego komórki koordynacyjnej oraz uregulowaniu listy obiektów i wykonaniu innych działań tworzących ofertę podstawową (wymienionych w części B postulatów), paralelnie z działaniami ukierunkowanymi na tworzenie oferty uzupełniającej (opisanej w części C) pojawi się konieczność regularnych działań o charakterze monitorującym funkcjonowanie szlaku oraz zapewniającym organizacji permanentne „uczenie się" i poprawę jakości. Poniżej zostaną wymienione najważniejsze z nich. Po pierwsze, jest to regularne (dokonywane najlepiej przed rozpoczęciem każdego sezonu turystycznego) sprawdzanie stanu dostępności obiektów i usług, aktualizacji pakietów oraz stanu oznaczeń tras szlaku i obiektów badania szlaku i turystów. Ich rezultatem powinno być uzupełnianie oznaczeń, usuwanie braków i mankamentów oraz korekta (aktualizacja) oferty, ewentualnie zabiegi służące jej uzupełnieniu przez inne podmioty. Po drugie, przynajmniej raz w roku należy zasięgnąć opinii użytkowników, to jest turystów na temat szlaku i jego propozycji oraz poziomu obsługi. Można to robić zarówno permanentnie za pomocą internetowego forum dla użytkowników (naturalnie biorąc poprawkę na typowe dla tego narzędzia nieuzasadnione zarzuty czyli tzw. hejt), jak i ograniczonej w skali ankiety (od 150 do 200 osób), przeprowadzanej wśród turystów znajdujących się na rożnych trasach szlaku i odwiedzających jego różne obiekty, której realizacja w takiej skali (najlepiej u szczytu sezonu) nie powinna trwać w sumie więcej niż trzy-cztery dni, i którą może nawet

jednoosobowo przeprowadzić koordynator szlaku. Po trzecie, przydatna jest bieżąca obserwacja dobrych praktyk turystycznych na innych szlakach i ich ewentualna implementacja przy Kanale Elbląskim (jeśli jest prosta i mało kosztowna) lub przedłożenie takich rozwiązań gremium zarządzającemu i ich wpisanie do perspektywy rozwijania produktu na kolejny rok (lata) oraz poszukiwanie źródeł finansowania dla ich realizacji. Wreszcie, partnerzy szlaku, zarówno ci pracujący w branży turystycznej, a nie posiadający doświadczenia udziału w systemie tematycznym i linearnym, jak i ci, którzy nie są profesjonalnie przygotowani ani zaangażowani w działalność służącą turystyce, oczekują wsparcia merytorycznego w postaci pomocy w formułowaniu zakresu usługi, włączania w prace lokalnych pakietów i sieci (np. wypożyczalni), wdrażania rozwiązań komunikacyjnych (m.in. komunikacja z klientami online i obsługa formularzy zamówień), przygotowania do interpretacji dziedzictwa (obsługa wystaw, przewodnictwo), organizacji warsztatów czy pokazów dla turystów, obsługi gier tematycznych, systemu „paszportowego" i innych elementów sieciowych. Wszystko to powinno im być zapewnione ze strony szlaku. Na niektóre z tych przedsięwzięć wskazywali także zapytani eksperci [WE 11,14] Realizatorem tych zadań winien być koordynator szlaku, choć w modelu rozproszonej koordynacji niektóre z nich (np. badania ruchu i opinii turystów) może zlecić innym podmiotom, których specjalizacja i doświadczenie gwarantują ich poprawne wykonanie.

5. Kierowanie szlakiem kulturowym, współpraca podmiotów i kontrola funkcjonowania systemu.

Organy zarządcze szlaku. Bieżącą koordynacją szlaku, nakierowaną na utrzymanie jego materialności (= wiarygodności i gwarancji oferty dla turystów) oraz dostatecznego zakresu i jakości oferty usług, zajmuje się koordynator, który powinien też zarządzać informacją i inicjować, a przynajmniej zespalać podejmowane działania promocyjne. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że zarządzanie szlakiem kulturowym, udostępniającym wspólne dziedzictwo regionu oraz łączącym w jeden system eksploatacji turystycznej różnorodne podmioty, musi odbywać się przy otwartej kurtynie i z udziałem reprezentatywnego grona ludzi. Z drugiej strony także sam koordynator potrzebuje umocowania w stosunku do partnerów systemu oraz źródła finansowania swojej działalności. Przekazane mu kompetencje powinny opierać się o autorytet instytucji poważnej i reprezentującej wszystkich ważniejszych zainteresowanych, a utrzymanie biura i wynagrodzenia pracownika (pracowników) - zagwarantowane. To pierwsze jest w stanie uczynić z niego reprezentanta szlaku jako całości oraz naturalnego partnera dla potencjalnych gestorów usług, organizatorów turystyki, zarządców obiektów, do którego będą się zwracać o wsparcie logistyczne w planowaniu i realizacji swoich zamierzeń i do komunikacji z którym (oraz jego postulatów w zakresie np. udostępnienia obiektów) będą przywiązywali znaczenie. To drugie umożliwia systemowi nieprzerwane działanie (co jest warunkiem materialności) i realizację długofalowych przedsięwzięć oraz zawieranie i realizację jakichkolwiek porozumień.
Współpraca między poszczególnymi partnerami szlaku Kanału Elbląskiego, silnymi podmiotami o rozbieżnych celach, zadaniach, a częściowo także interesach (jak operator kanału i operator rejsów, silne stowarzyszenia i samorządy) powinna się odbywać na poziomie gremium, w którym wszyscy oni (oraz inne grupy interesu jako partnerzy szlaku) są reprezentowani, które posiada status jednostki kontrolnej wobec komórki koordynacyjnej, a jeśli taka jest potrzeba i wola partnerów – dysponuje także uprawnieniami ustalania i egzekwowania budżetu szlaku. Taką jednostką może być **Rada Szlaku** Kanału Elbląskiego (nazwa robocza), której istnienie w takim czy innym kształcie jest niezbędne. Jest to bowiem gremium, na którym ścierają i docierają interesy poszczególnych podmiotów, podejmowane są decyzje strategiczne w odniesieniu do szlaku jako systemu, określany formalnie skład jego

obiektów, a zatem również przestrzeni, model zarządzania nim, a w zależności od nadanego jej zakresu zadań także podejmowane decyzje finansowe i personalne (które tak czy inaczej ktoś musi podejmować).

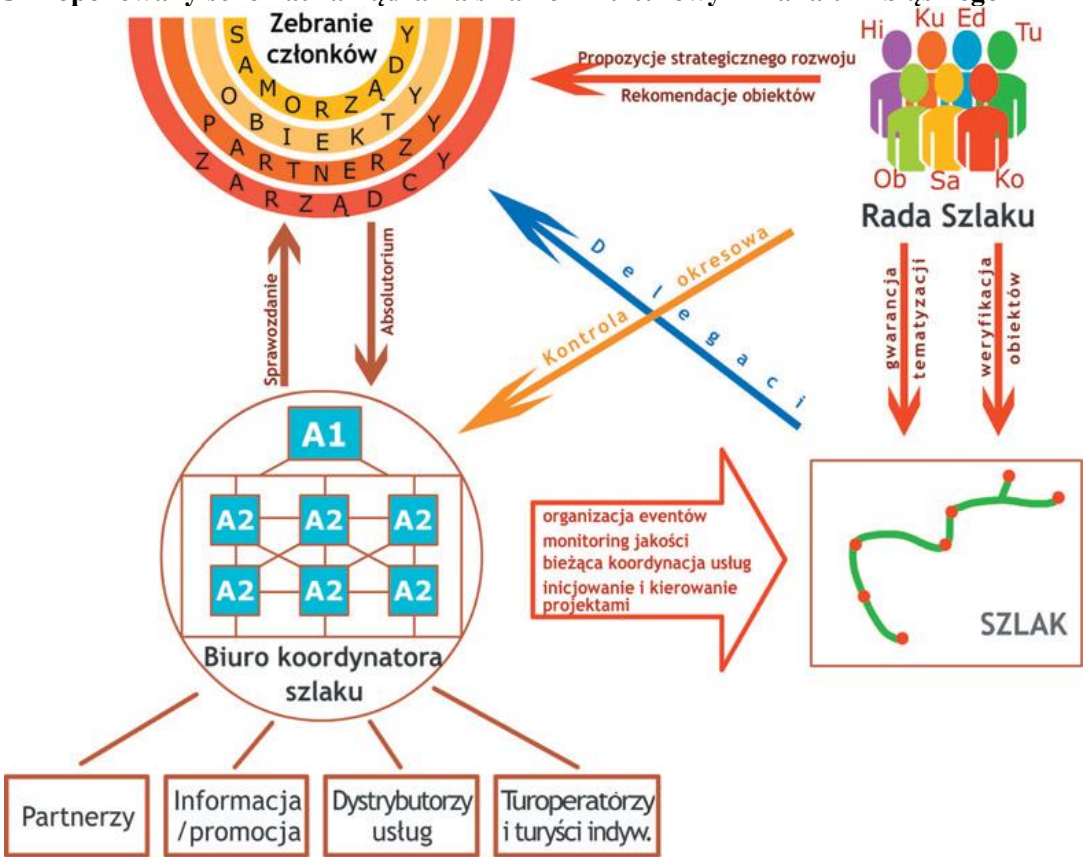
W skład takiej Rady (niekoniecznie bardzo licznej, by unikać nieskończenie długich posiedzeń i łatwiej osiągać quorum) powinni wchodzić: jeden lub paru specjalistów w zakresie typu eksploatowanego dziedzictwa szlaku (w tym wypadku inżynier urządzeń wodnych lub historyk techniki wodnej), reprezentant operatora szlaku wodnego (RZGW), reprezentant głównego operatora rejsów (Żeglugi O-E), po jednym przedstawicielu każdej gminy w przestrzeni szlaku lub kilkoro wybranych wspólnie przez te samorządy jako ich reprezentanci), przedstawiciel samorządu regionalnego (Urzędu Marszałkowskiego), jeden lub paru przedstawicieli jednej większej lub kilku mniejszych organizacji pozarządowych działających na rzecz zagospodarowania przestrzeni Kanału i aktywizacji ludności, ukierunkowanej tak na sferę turystyczną, jak i kulturalną (np. Krainy KE LGD), reprezentant regionalnej organizacji turystycznej (ROT), przedstawiciel przewodników i pilotów wycieczek zaangażowanych przy szlaku lub jednej z organizacji turystycznych ich zrzeszających, paru lub kilkoro przedstawicieli branży komercyjnej zaangażowanej w turystyce (np. właściciel zakładu noclegowego, restaurator, ewentualnie przedstawiciel gestorów wypożyczalni sprzętu), przynajmniej jedna osoba z grupy zarządców muzeów lub wystaw oraz przynajmniej czworo przedstawicieli nauki: jeden badacz historii regionu, jeden specjalista z zakresu organizacji turystyki, jeden z dziedziny interpretacji dziedzictwa i jeden – z ochrony środowiska, najlepiej obszarów przyrodniczo cennych. Z urzędu w skład Rady powinien wchodzić lub przynajmniej w każdym jej posiedzeniu uczestniczyć koordynator szlaku lub kierownik biura koordynacji. Spotkania takiej Rady powinny na etapie budowania szlaku odbywać się kilkakrotnie, np. w odstępie jednego lub dwóch miesięcy, dzięki czemu uzyska ona wgląd w zagadnienia dotyczące tworzenia produktu, będzie w stanie ustalić ostateczny kształt szlaku (i listę jego obiektów), przyjąć strategię jego rozwoju, przyjąć lub ewentualnie zmodyfikować zaproponowany zakres i model zarządzania szlakiem, ustalić pola współpracy poszczególnych podmiotów, przyjąć model finansowania działań zarządczych, uzyskać dla tych rozwiązań akceptację swoich macierzystych jednostek i organizacji, powołać koordynatora i ustalić jego potrzeby, zlecić konieczne badania szczegółowe i odebrać ich wyniki, skonsultować działania poszczególnych podmiotów i ewentualnie koordynować je w zasadniczym wymiarze. Po dokonaniu tych czynności Rada może znacznie zmniejszyć częstotliwość swoich spotkań, które z doświadczenia istniejących szlaków kulturowych nie odbywają się częściej niż dwa, trzy razy do roku. W okresie działania systemu, więc już po zakończeniu etapu jego tworzenia i ustaleniu podstawowej oferty (por. część I i II postulatów), zadania Rady mogą być znacznie ograniczone, ale można też je wyznaczyć od nowa w zależności od pojawiających się potrzeb. Może ona na przykład tylko czuwać nad realizacją strategii szlaku i wskazywać na potrzebę korekty działań, które nie służą zachowaniu dziedzictwa lub równowadze ruchu turystycznego. Powinna mieć prawo decyzji o przyjmowaniu nowych obiektów na listę szlaku i ich usuwaniu albo czasowym zawieszaniu, opiniować nowe przewodniki, oceniać treść i formę tworzonych wystaw tematycznych, program Święta Szlaku – co wydaje się typowym zakresem działania rady programowej. Jeśli nie zostanie powołana własna organizacja szlaku o statusie stowarzyszenia (w formule klastra lub innej), która przejęłaby te zadania, Rada może mieć również zleconą funkcję organu kontrolnego (ustalającego budżet szlaku i udzielającego absolutorium z jego wykonania), a także przyjmować coroczne raporty koordynatora, może też posiadać uprawnienie jego powoływania (najlepiej na drodze konkursu) lub odwoływania. Radę powinny powołać zainteresowane samorządy wraz z samorządem regionalnym.

Raport z audytu nie jest miejscem odpowiednim do ustalania docelowej formy i statusu **organizacji szlaku** (która zależy od przyjętego modelu zarządzania systemem), jednak niezależnie od tego, jaki kształt ona przyjmie, jej powołanie prędzej czy później jest

konieczne. Niezależnie jednak od niej powinna działać opisana Rada programowa. Ostatecznie jednak – obojętnie jaka decyzja zostanie podjęta w kwestii organizacji szlaku, a autor niniejszego Raportu nie chce w żaden sposób takiej antycypować - należy przyjąć, że docelowo mogłyby istnieć trzy podmioty zarządcze: koordynator (którego funkcje dość szczegółowo omówiono dokładniej powyżej), Rada programowa, przedstawiona w zarysie w niniejszym dziale Raportu oraz gremium o statusie walnego zebrania członków szlaku jako stowarzyszenia. Stowarzyszenie takie składałoby się z samorządu regionalnego (Urząd Marszałkowski) oraz wszystkich samorządów lokalnych, w których zlokalizowane są formalnie wpisane obiekty szlaku. Obok nich innymi członkami mogłyby być m.in. lokalne organizacje turystyczne i większe podmioty prywatne, czynne w dziedzinie usług turystycznych lub tym bardziej złożonych produktów, związanych z turystyczną eksploatacją Kanału Elbląskiego. Warunkiem powinno być ich stałe uczestnictwo w finansowaniu komórki zarządczej szlaku (=działań koordynatora i utrzymania jego biura) przez wnoszenie corocznej opłaty na ten cel. Oczywiście składki te nie muszą być równe, lecz mogą zostać ustalone zgodnie z algorytmem uwzględniającym np. liczbę ludności i roczną skalę ruchu turystycznego w przypadku samorządów oraz roczny przychód lub dochód i udział w nim korzyści z funkcjonowania szlaku w przypadku gestorów usług noclegowych, gastronomicznych czy transportowych (włącznie z rejsami). Większej składki (lub deklaracji większych jednorazowych dotacji na działania służące infrastrukturze szlaku) można by oczekiwać od samorządu regionalnego. Natomiast w celu uniknięcia rozpowszechnionego w naszym kraju rozdrobnienia organizacji turystycznych i towarzyszącego mu pieniactwa oraz bezwładu decyzyjnego, minimalną składkę członkowską należałoby ustalić na poziomie eliminującym chęć przystępowania przypadkowych i mniej zainteresowanych podmiotów (np. osoby prywatne pełniące dorywczo funkcję przewodnika przy wpłaceniu składki PLN 100 rocznie).

Rycina 3 prezentuje propozycję formalnego usytuowania poszczególnych podmiotów uczestniczących w zarządzaniu szlakiem oraz ich wzajemnych relacji, wynikającą z przedstawionej powyżej propozycji. Widać z niej, że bieżąca koordynacja systemu i komunikacja z partnerami pozostaje w gestii koordynatora, który ponosi odpowiedzialność za współpracę z obiektami, monitoring stanu szlaków i opinii turystów, kieruje tworzeniem programu szlaku na dany rok i „składa" jego ofertę wobec turystów. Korzysta przy tym z elementów dostarczanych mu przez gestorów usług, lokalne ośrodki informacji i obsługi turystów oraz pozostałych partnerów (jak operatorzy rejsów, organizatorzy eventów czy gospodarze wystaw). Te jego rozliczne zadania, często nachodzące na siebie lub wzajemnie powiązane prezentują komórki oznaczone literami A (nie oznaczają one osobnych miejsc pracy, czy tym bardziej etatów). Finansowanie działalności koordynatora oraz kontrola jej wyników należy do zebrania ogólnego stowarzyszenia szlaku (nazwa robocza), którego zadaniem jest jednocześnie finansowanie jego bezpośredniej działalności (pensja i utrzymanie biura). W jego składzie mogą się znaleźć wszyscy ci, którzy zdecydują się na wzięcie udziału w przedsięwzięciu włącznie z ponoszeniem jego kosztów. Z kolei propozycje natury strategicznej oraz dotyczące struktury szlaku formułuje i przedkłada stowarzyszeniu Rada programowa szlaku, będąca gwarantem autentyczności dziedzictwa i weryfikująca pod tym kątem kandydatury nowych obiektów. Ponieważ jej członkowie posiadają odpowiednie do tego kompetencje, można pozostawić jej także merytoryczny nadzór nad działalnością koordynatora, w tym przede wszystkim nad treściami przekazywanymi w informacji (także przewodnikach) i promocji.

Ryc. 3 Proponowany schemat zarządzania szlakiem kulturowym Kanału Elbląskiego



Źródło: Opracowanie własne, na podstawie [Mikos v. Rohrscheidt 2013]

Partnerzy niezbędni oraz pożądani w budowie oferty szlaku i jego utrzymaniu. Naturalnym podmiotem tworzącym strukturę przestrzenną szlaku kulturowego są właściciele jego obiektów i samorząd regionalny, a jej realizacja dokonuje się przez ustalenie listy obiektów, konsultowanej ze specjalistami z zakresu danego elementu dziedzictwa (w wypadku Kanału Elbląskiego jest to dziedzictwo historycznej techniki wodnej). Z kolei trasy szlaku i jego podstawową ofertę określa (we współpracy z zarządcami obiektów i samorządami) koordynator szlaku, który również monitoruje ich działanie i zarządza informacją oraz promocją. Jego zadania opisano powyżej wraz z propozycją modelu koordynacji dla analizowanego systemu. W ożywianie przestrzeni szlaku dzięki imprezom, mikroeventom interaktywnym (warsztaty, szkolenia itd.) mają wkład organizacje pozarządowe, działające lokalnie w przestrzeni szlaku, w tym te mające w statucie działania na rzecz turystyki. Natomiast przewodnicy turystyczni przez swoją usługę wzbogacają (lub tworzą, jeśli brak innych elementów) interpretację dziedzictwa i częściowo przejmują funkcje organizatorów lokalnych wycieczek, które można traktować jako mikroeventy. Jednak na tym nie kończy się ani lista zadań, ani potencjalnych partnerów. Poniżej zestawiono ją dla szlaku Kanału Elbląskiego zgodnie z opiniami jego potencjalnych interesariuszy, mających (jako grupa) z racji swoich funkcji, miejsca wykonywanej działalności i doświadczenia najlepszy wgląd w aktualną sytuację, potrzeby i wchodzących w grę kooperantów.

Jako zadanie **samorządów** wymieniano najczęściej tworzenie na swoim obszarze infrastruktury służącej turystyce [WE 5,8,11,12,14,16,17,18,19,21,24,25,26] w tym: dróg rowerowych, dróg dojazdowych do obiektów szlaku i parkingów w ich otoczeniu WE 12,16,17,26], oznaczania obiektów i tras dojazdowych oraz trasy szlaku, a przynajmniej finansowania tych przedsięwzięć [WE 6,9,15,16], tworzenia miejsc odpoczynku, a nawet

lokalnych połączeń transportowych zapewniających możliwość dojazdu komunikacją publiczną do obiektów szlaku [WE 16].

Samorządy gminne i samorząd regionalny są też widziane jako główni partnerzy koordynatora w promocji szlaku (lub jej cząstkowi realizatorzy), a ich budżety jako źródła finansowania tejże promocji [WE 4,6,8,14,17,18,21,22,24,25,26]. Stwarzania odpowiednich warunków dla rozwijania przedsiębiorczości w sektorze związanym z Kanałem oczekują od nich trzej badani [WE 3,4 ,22], także trzej: finansowego wspierania żeglugi na Kanale i usług z nią związanych [WE 1,7,24]. Niektórzy oczekują od samorządów udziału w wytwarzaniu informacji o szlaku [WE 15,17,20], inni zapewnianie wsparcia merytorycznego dla jego działalności przez organizowanie szkoleń lub finansowanie badań, np. turystów korzystających z oferty [WE 11,22]. Udziału samorządów w formułowaniu strategii i planów rozwoju szlaku oczekuje dwoje ekspertów [WE 16,23], podobnie dwoje – dbałości o ochronę stanu środowiska i krajobrazu w przestrzeni szlaku [WE 12, 22]. Oczekiwania dwojga z badanej grupy idą najszerzej: domagają się oni włączanie się samorządów we wszystkie inicjatywy rozwijania turystyki podejmowane w ramach szlaku i dotyczące ich obszaru [WE 2, 11]. Rzadziej natomiast widzi się samorządy jako organizatorów lub współorganizatorów imprez tematycznych przy szlaku [WE 16] oraz podmioty zabiegające o państwowe inwestycje, lub takie działania sprzyjające rozwojowi turystyki w regionie jak ponowne otwarcie granicy z okręgiem kaliningradzkim [WE 12].

Drugim potencjalnym partnerem, głównie w rozwijaniu oferty turystycznej szlaku, są lokalni przedsiębiorcy. Jako jego zadania wskazywane są najpierw usługi proste (jednowymiarowe), niezbędne z punktu widzenia potrzeb turysty [WE 2,4,5,6,8,9,11,14,16,21,22,23,24,25,26]. Wskazuje się przy tym w szczególności na usługi noclegowe [WE 2,5,9,16,25] i gastronomiczne [WE 2,5,6,16,25] i wypożyczalnie sprzętu turystycznego (rowerów, kajaków) [WE 2,6,8,9], jednak również na transport turystów [WE 17,16,21] oraz sprzedaż pamiątek lub gotowej żywności [WE 22]. Tworzenie pakietów turystycznych lub współpraca przy tym działaniu przez włączanie do pakietów własnych usług jako zadanie przedsiębiorców lokalnych widzi również duża grupa pytanych interesariuszy [WE 5,8,14,17,18,19,20,24]. Dwoje z nich wskazuje również na organizację wycieczek, czyli specyficznego typu pakietu [WE 17,20], dwoje innych na organizowanie kompleksowej oferty turystycznej wokół poszczególnych atrakcji szlaku, której przedsiębiorcy byliby partnerami [WE 1,11]. Miejscowy biznes jako organizatora oferty czasu wolnego dla turystów w przestrzeni szlaku widzi troje z badanych [WE 3,5,25], także troje – jako organizatora eventów i zwłaszcza mikroeventów [WE 9,12,17]. Spora grupa badanych, bo aż pięcioro [WE 7,14,17,18,22] widzi w lokalnym biznesie sponsora przynajmniej niektórych instrumentów informacji o szlaku i jego promocji, głównie papierowych wydań przewodników czy ulotek. Pojedynczy interesariuszy wskazywali na przedsiębiorców jako finansujących niektóre inwestycje przy szlaku, służące obsłudze turystów na bazie komercyjnej jak parkingi przy obiektach [WE 7] oraz widzieli w nich organizatorów szkoleń dla personelu obsługi turystyki [WE 11], zapewne również wychodząc z założenia, że szkolenia te byłyby odpłatne. Co ciekawe, tylko dwoje z grona pytanych wskazało na konieczność ściślejszej współpracy przedsiębiorców z koordynatorem szlaku [WE 4, 26], co przecież wydaje się niezbędne dla włączenia ich oferty do systemu obsługi turystów formowanej przez szlak.

W badaniu interesariuszy zapytano również o trzecią dużą grupę potencjalnych partnerów: organizacje, instytucje i przedsiębiorstwa zewnętrzne w stosunku do szlaku, które mogłyby wnieść swój wkład w jego ofertę lub funkcjonowanie i jednocześnie odnieść własne korzyści. W tym kontekście wymienione zostały: zewnętrzne (a więc nie lokalne) biura podróży, które uwzględniają Obsza Kanału Elbląskiego jako destynację swoich wycieczek i pakietów [WE 2,11,17,20,23], podmioty organizujące rekreację w skali kraju i gospodarze dużych atrakcji turystycznych w regionie (jak duże hotele lub sieci hotelowe, parki rozrywki,

ważne zabytki, pola golfowe), które mogłyby wykorzystywać ofertę szlaku w swoich programach pobytowych dla swoich gości lub przynajmniej ja rekomendować jako ich uzupełnienie [WE 16,19,24]. Jako sponsorzy działań służących szlakowi widziani byli: większy biznes ulokowany w regionie [WE 4, 14, 25], w tym przedsiębiorstwa energetyczne w kontekście promowania ekologicznej energii [WE 4], a także położone dalej firmy mające w nazwie „Kanał" („Canal") jako [WE 12] lub wielcy producenci sprzętu pływającego [WE 18, 23]. Zauważono szansę na pozytywny wkład polskich szkół różnych stopni, które mogłyby wykorzystywać ofertę szlaku jako przestrzeń i częściowo propozycję edukacyjną dla programu zielonych szkół [WE 5,6], co pomogłoby przedłużyć sezon turystyczny przynajmniej o kilka tygodni. Na możliwość zaangażowania się instytucji kultury w organizację imprez szlaku wskazało dwoje z badanych [WE 3, 11]. Pojedynczy pytani wskazywali także na organizacje pozarządowe, które mogłyby lokować w przestrzeni szlaku swoje szkolenia lub działania integracyjne [WE 2] oraz na duże komercyjne wypożyczalnie sprzętu turystycznego i rekreacyjnego - jako na partnera strategicznego i gestora sieci punktów obsługi turystów rowerowych lub wodnych [WE 19].

Korzyści spodziewane z organizacji materialnego szlaku kulturowego Kanału Elbląskiego.

Wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych w zaproponowanych ramach (lub większej części z nich) oraz rozwinięcie oferty turystycznej wokół Kanału w strukturę szlaku tematycznego powinno przynieść szereg korzyści, nie tylko ekonomicznych. Wymieniając je, autor Raportu opiera się na dotychczasowe doświadczenia funkcjonujących w nowoczesnej formule szlaków kulturowych Europy (i kilku systemów w Polsce), dołączając również prognozy pytanych interesariuszy, które okazały się z nimi zadziwiająco zgodne. Można zatem w ograniczonym zakresie oczekiwać wzrostu zatrudnienia przez pojawienie się nowych miejsc pracy przy obsłudze turystów [WE 3,4,6,8,12,14,18,19,22,23,24,25,26]. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że w turystyce na terenie otwartym są to w dużej mierze miejsca pracy sezonowej, trwającej nie dłużej niż 5 miesięcy, a przy podjęciu wskazanych zabiegów na rzecz przedłużenia oferty – siedmiu miesięcy. Natomiast z pewnością nastąpi wzrost poziomu wykorzystania istniejącej i nowej oferty usług, co przełoży się na wyższe dochody oferentów i osób już pracujących w obsłudze turystów [WE 10,11,12,13,16,17,19,25]. W przypadku pewnej grupy osób na terenach wiejskich pojawią się alternatywne możliwości zarobkowania w stosunku do rolnictwa, które mogą spowodować wzrost poziomu samozatrudnienia w usługach dla turystów [WE 1,11,21,22,23,25]. W jeszcze większej skali należy oczekiwać pojawienia się nie tyle alternatywnego zatrudnienia, co dodatkowego źródła dochodu dla rolnika proponującego usługę noclegową lub inną formę świadczenia na rzecz turystów (np. naprawę roweru, udostępnienie stawu dla łowienia, wypożyczenie łodzi itd.). W związku z inwestycjami i przedsięwzięciami służącymi urozmaiceniu oferty szlaku, również mieszkańcy regionu odczują poprawę oferty spędzania czasu wolnego i rekreacji [WE 2,5,7,15,21,24]. Z tego samego powodu, m.in. przez poprowadzenie nowych dróg rowerowych i poprawę dojazdu do niektórych miejsc oraz pojawienie się nowych punktów obsługi (np. kiosków, sklepów) powinna nastąpić poprawa dostępności i poziomu niektórych usług, infrastruktury drogowej, co oznacza pewien niewielki krok ku poprawie jakości życia [WE 3,13,14,16,24]. W obszarach wiejskich, włączonych w ofertę szlaku (głównie dzięki trasom rowerowym i pakietom lokalnym, a także oferowanym mikroeventem) pojawi się dodatkowa możliwość wykorzystania potencjału kulturowego, artystycznego, kreatywnego mieszkańców, zatem jakiś nowy wymiar ich samorealizacji [WE 1,17,18], dzięki propozycjom przygotowywanym dla turystów dokona się większe zróżnicowanie miejscowej oferty kulturalnej [WE 7, 21], co może w rezultacie przynieść wzrost zaangażowania przynajmniej niektórych mieszkańców wsi w życie lokalnych społeczności [WE 18, 22]. Także ewentualne inwestycje w stan choćby niektórych zabytków i innych atrakcji

(w tym walorów przyrodniczych) w pewnym stopniu wspomogą proces rewitalizacji wsi w przestrzeni Kanału. Dzięki ruchowi turystów i zwiększeniu popytu podniesie się poziom promocji (i zbytu) własnych wyrobów regionalnych [WE 3,11,17]. Wszystkie te czynniki łącznie wpłyną pozytywną zmianę innego, trudnego do ilościowej oceny, ale kluczowego dla funkcjonowania ludzi aspektu ich odczuwania, mianowicie satysfakcji z życia właśnie w tym miejscu (w przestrzeni szlaku) [WE 4,8,14,15] a pośrednio wzmocnią ich świadomość regionalną, związane z nią własne poczucie tożsamości i dumę ze swojej małej ojczyzny [WE 8,14,15,22].

6. Zakończenie

Ze względu na jego uzgodniony zakres, przeprowadzenie zleconego autorowi badania oraz przedłożenie niniejszego Raportu nie powinno być ostatnim elementem analizy Kanału Elbląskiego jako potencjalnego szlaku kulturowego. Pożądana jest szczegółowa analiza poszczególnych obszarów (gmin) w przestrzeni szlaku pod kątem różnorodności i dostępności potencjalnych walorów i atrakcji, w tym wskazanych w dokumentacji niniejszego Raportu [KAG 1-13], jak również analiza wszystkich dostępnych usług turystycznych w obiektach noclegowych, bazach turystycznych, restauracjach, oferty stowarzyszeń, miejscowych przewodników oraz innych potencjalnych partnerów (oraz ich gotowości do współpracy). Wyniki takiej analizy zsumowane dla każdej gminy i dla wszystkich razem, powinny posłużyć przy budowie pełnej bazy dla tworzenia produktów lokalnych. Te byłyby oparte na powiązaniu poszczególnych obiektów szlaku i obiektów „w przestrzeni szlaku" na danym terenie. Takie badanie można przeprowadzić z udziałem lokalnych badaczy lub nawet pracowników obsługi turystyki. Dopiero na podstawie zebranego materiału zaistnieje możliwość opracowania osobnych analiz dla wszystkich gmin w przestrzeni szlaku, które umożliwią określenie podstaw i struktury optymalnej dla każdej z nich oferty lokalnej.

Pożądane jest również podjęcie badań ankietowych turystów korzystających aktualnie z oferty Kanału Elbląskiego oraz gmin w jego obszarze. Na jej podstawie można opracować zarówno ich profil, preferencje oraz rodzaje zachowań turystycznych, jak i ich ocenę całego szlaku lub poszczególnych jego elementów, która może być pomocna w modyfikacji oferty na etapie budowania dojrzałego produktu. W związku z porą roku, w której opracowany i przedstawiony został niniejszy raport, badanie takie jest możliwe zapewne dopiero w następnym sezonie. Jednak nie powinno to opóźnić realizacji postulowanych w niniejszym raporcie podstawowych działań organizacyjnych przy tworzeniu materialnego szlaku kulturowego, badanie może bowiem być prowadzone paralelnie z konstruowaniem oferty, którą w zależności od wyniku takiej analizy można w dowolnym momencie skorygować. Warunkami przydatności takiego badania są 1) poprawna konstrukcja kwestionariusza badawczego, umożliwiająca uzyskanie odpowiedzi na pytania kluczowe dla organizacji oferty, 2) jego realizacja w licznych (minimum 10-12) punktach szlaku o różnorodnej specyfice i skali ruchu turystycznego, 3) pozyskanie jako respondentów reprezentatywnej grupy turystów (wodnych, rowerowych, zmotoryzowanych, uczestniczących w grupowych wyjazdach i korzystających z indywidualnych pakietów, realizujących podróż samodzielnie i w grupach rodzinnych), 4) zebranie na tyle dużej liczby ankiet (w sumie około 400-500), by stanowiły one materiał wystarczający dla takich analiz.

Autor Raportu jest przekonany, że podjęcie budowy szlaku kulturowego Kanału Elbląskiego jako jednego z najważniejszych szlaków tematycznych dziedzictwa technicznego w Polsce, oparte na sprawdzonych kryteriach materialności szlaku i konsekwentnie realizowane, wsparte w formie finansowania koniecznych prac w obiektach i ich otoczeniu, uzupełnione poprzez tworzenie atrakcyjnych lokalnych propozycji usług, w połączeniu z wprowadzeniem

efektywnego modelu zarządzania oraz z dobrze ukierunkowaną i efektywną promocją – przyniesie w efekcie duży wzrost popularności samego Kanału, jak i całej jego przestrzeni. Takie działanie powinno też w efekcie pozytywnie wpłynąć na zwiększenie poczucia tożsamości mieszkańców regionu oraz doprowadzić do wykreowania prawdziwie nowoczesnego markowego produktu turystyki kulturowej dla regionu i stać się dobrym przykładem wykorzystania tego elementu dziedzictwa historycznego w turystyce.

Autor pozwala sobie wyrazić nadzieję, że niniejsze opracowanie zainspiruje potencjalnych interesariuszy szlaku do stworzenia koncepcji budowy pełnego (materialnego) systemu, a także dostarczy im szeregu przydatnych, konkretnych pomysłów i narzędzi do wykreowania jak najlepszych ofert lokalnych. Powinny one z jednej strony służyć przekazowi dziedzictwa, materializującego się w poszczególnych obiektach i treściach, z drugiej zaś przekładać się na wzrost udziału turystyki w dochodzie społeczności lokalnych i tym samym na stopniowe podnoszenie poziomu ich zamożności. Zarówno przedkładane opracowanie, jak i wyniki proponowanych dalszych badań powinny być pomocne w przemyślanym tworzeniu ofert i lepszym ich dostosowaniu do potrzeb i preferencji odbiorców. W efekcie odnowiony Szlak Kanału Elbląskiego może przyczynić się do rozwoju w Polsce turystyki kulturowej jako tej gałęzi turystyki, która jest jednocześnie sensownym i aktywnym zagospodarowaniem czasu wolnego i jedną z form uczestnictwa w kulturze.

Bibliografia:

Artyshuk O., 2010, *Indywidualne pakiety turystyczne w turystyce kulturowej*, „Turystyka Kulturowa", Nr 9, s. 4-24

Januszewski S. (red.), 2001, *Kanał Ostródzko-Elbląski*, z serii: Zabytki przemysłu i techniki w Polsce, Wyd. Studio Artystyczno-Reklamowe „TAK", Wrocław

Kachniewska M., 2013, *Media społecznościowe jako narzędzie nowoczesnego marketingu [w:] P. Dominik (red.) Innowacyjne rozwiązania we współczesnym hotelarstwie,* Wyd. Almamer, Warszawa, s. 106-120

Kanał Elbląski i okolice. Przewodnik z mapą, 2009, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski, Elbląg

Katalog Obiektów Noclegowo-Gastronomicznych LGD Kanału Elbląskiego i LGD Wysoczyzny Elbląskiej , 2011, opr. K. Mieszkowski, M. Tomaszewski, Wyd. Stowarzyszenie ŁNKE LGD I LGD WE, Elbląg-Milejewo 2011

Kraina Kanału Elbląskiego. Przewodnik turystyczny, 2010, Wyd. Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego / Amistad sp. z.o.o. Kraków,

Kowalski R., Wawrzyński C, 2012, *100 lat Żeglugi pasażerskiej. Ostróda-Iława- Elbląg 1912-2012*, Wyd. Edytor WERS, Olsztyn,

Mikos v. Rohrscheidt A., 2010a, *Regionalne szlaki tematyczne. Idea, potencjał, organizacja*, Proksenia, Kraków,

Mikos v. Rohrscheidt A., 2010b, *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy*, Wyd. 2, Wyd. KulTour.pl, Poznań

Mikos v. Rohrscheidt A., 2012, *Koordynacja turystycznych szlaków tematycznych – analiza wybranych systemów polskich i europejskich*, artykuł, „Turystyka Kulturowa" Nr 1, s. 34-60, s. 27.

Mikos v. Rohrscheidt A., 2013, *Szlak Piastowski w przebudowie. Struktura, zarządzanie, oferta kulturowo-turystyczna*, Proksenia, Kraków,

Mikos v. Rohrscheidt A., 2014, *Współczesne przewodnictwo miejskie. Metodyka i organizacja interpretacji dziedzictwa*, Wyd. Proksenia, Kraków

Monitor Sądowy i Gospodarczy nr 26/2011 (3639) - Pozycja 13790 – wpis Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej

Plis H., *2010, Historie i uroda obszaru Kanału Elbląskiego,* Wyd. Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski LGD w Elblągu, Elbląg

Razem można więcej. Informator o LGD i LSR Kanału Elbląskiego 2006-2011, opr. Z. Romanowska, S. Pańczuk, Wyd. Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski LGD, Elbląg 2011

Rowerem po Krainie Kanału Elbląskiego. Przewodnik po szlakach rowerowych, 2012, Tekst: K. Mieczkowski, M. Tomaszewski, Wyd. Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski LGD, Elbląg

Szlak Kanału Elbląskiego. Przewodnik drogowy (właściwy tytuł: *Zaproszenie do odkrywania Szlaku Kanału Elbląskiego*) 2013, (tekst T. Maciejczyk), Wyd. Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn - Kraków.

Netografia:

(oficjalne witryny i strony www podmiotów zaangażowanych w funkcjonowanie systemu oraz organizację turystyki, wykorzystane w Raporcie wraz ze skrótami użytymi w treści Raportu. Dostęp zweryfikowany na dzień 4. 09.2016 r.)

Moje Mazury - portal turystyczny: www.mojemazury.pl [Moje Mazury www 2016]

Navicula - Stowarzyszenie Miłośników Kanału Elbląskiego: www.navicula.org.pl [Navicula www 2016].

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku: www.gdansk.rzgw.gov.pl [RZGW www 2016]

Stowarzyszenie Łączy nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania w Elblągu: www.kanal-elblaski-lgd.pl [Stowarzyszenie LGD www 2016]

Żegluga Ostródzko-Elbląska sp. z.o.o.: www.zegluga.com.pl [Żegluga www 2016]