

Instytut Turystyki - Oddział w Krakowie

CPBP 08.06-III-1.6

Prażanowski Bolesław

Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej

Część I. Analiza

brak mapy

Kraków 1969

Spis treści

Wstęp	4
Rozdział pierwszy	6
Założenia i metody badań	6
1. Zasięg przestrzenny i czasowy	7
2. Baza źródłowa	8
3. Problem dostępności transportowej	9
4. Metoda oceny dostępności transportowej	11
5. Konstrukcja map dostępności transportowej	12
6. Dokumentacja statystyczna	15
Rozdział drugi	17
Ogólna charakterystyka punktów transportowych publicznych środków transportu	17
1. Podstawowe pojęcia	17
2. Funkcje punktów transportowych	18
3. Ogólna charakterystyka dostępności punktów trans- portowych publicznych środków transportu	20
4. Wyposażenie punktów transportowych	22
Rozdział trzeci	23
Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w województwach	23

1. Kryteria i mierniki oceny	28
2. Rozmieszczenie punktów transportowych	30
3. Ocena dostępności punktów transportowych	35
4. Udostępnienie punktów transportowych a rozmieszczenie bazy noclegowej i ruchu turystycznego	57
Rozdział czwarty	42
Dostępność punktów transportowych PMP i PKS w miastach i gminach	42
1. Kryteria i mierniki oceny	42
2. Rozmieszczenie punktów transportowych	45
3. Dostępność punktów transportowych według miast i gmin ..	47
4. Dostępność punktów transportowych według powierzchni ..	55
5. Dostępność punktów transportowych według ludności	63
Rozdział piąty	71
Ocena dostępności transportowej dla potrzeb turystyki	71
1. Kryteria i mierniki oceny	71
2. Rozmieszczenie bazy noclegowej	75
3. Udostępnienie punktów transportowych a rozmieszczenie bazy noclegowej	75
4. Rozmieszczenie ruchu turystycznego	83
5. Udostępnienie punktów transportowych a rozmieszczenie ruchu turystycznego	92
Podsumowanie - wnioski końcowe	101
Wykaz tabel	104

Wstęp

Praca składa się z dwóch odrębnych części statystycznej i opisowej. Część statystyczna zawiera podstawowe dane wyjściowe: powierzchnię, ludność, bazę noclegową, ruch turystyczny, punkty transportowe oraz wskaźniki obrazujące różne zależności występujące między nimi. Zestawiono je w tabelach szczegółowych według miast i gmin, oraz zbiorcze w układzie województw. Zestawienia te poprzedzono objaśnieniami dotyczącymi sposobu opracowania materiału statystycznego oraz źródeł z których korzystano.

Część opisowa składa się z 5 rozdziałów, oraz tabel i mapy przedstawiającej stan dostępności transportowej oraz natężenia ruchu turystycznego w miastach i gminach.

W pierwszym rozdziale opracowano cel i przedmiot badań, zasięg przestrzenny i czasowy, poruszono problem dostępności transportowej. Omówiono również metodę oceny dostępności punktów transportowych oraz zasady konstrukcji mapy dostępności transportowej i natężenia ruchu turystycznego.

W drugim rozdziale przedstawiono podstawowe pojęcia związane z siecią transportową i punktami transportowymi. Scharakteryzowano funkcje i wyposażenie punktów transportowych oraz dokonano ogólnej charakterystyki dostępności punktów publicznych środków transportu w skali ogólnokrajowej.

W trzecim rozdziale scharakteryzowano dostępność punktów

transportowych PKP i PKS w układzie wojewódzkim na tle powierzchni, ludności, bazy noclegowej oraz ruchu turystycznego.

W czwartym rozdziale omówiono dostępność transportową w miastach i gminach. Najpierw przeprowadzono klasyfikację miast i gmin ~~pod~~ pod względem udostępnienia. A następnie dokonano oceny dostępności transportowej w zależności od wielkości powierzchni i ludności znajdujących się w różnych strefach dostępności transportowej.

W piątym rozdziale oceniono dostępność punktów transportowych PKP i PKS z punktu widzenia potrzeb turystyki, wykorzystując do tego celu relacje zachodzące między wielkością bazy noclegowej i ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności transportowej.

Dla ukazania jak kształtuje się to zjawisko w układzie przestrzennym dołączono do pracy mapę w skali 1 : 750 000 na której naniesiono strefy dostępności transportowej i natężenia ruchu turystycznego w gminach i miastach.

W podsumowaniu podano niektóre wyniki pracy oraz wnioski końcowe.

Rozdział pierwszy

Założenia i metody badań

Dostępność transportowa jest jednym z głównych czynników warunkujących prawidłowe funkcjonowanie i rozwój turystyki. Przedmiotem pracy jest analiza i ocena dostępności transportu kolejowego i autobusowego na terenie całego kraju, ze szczególną uwzględnieniem rejonów o dużym natężeniu ruchu turystycznego. Na transportie kolejowym w naszym systemie transportowym spoczywa główny ciężar obsługi przewoźników pasażerskich.

Zagadnienie to rozpatrywano od strony sieci transportowej. Sieć ta składa się z elementów liniowych - drogi bito, drogi szlaku oraz punktowych - dworce i stacje kolejowe oraz dworce i przystanki autobusowe. Od ich gęstości i wyposażenia zależy w dużym stopniu dostępność transportowa i standard obsługi ludności.

Przy takim założeniu dostępność jest funkcją gęstości dróg lub punktów transportowych. W transporcie publicznym bardziej znaczącym wskaźnikiem są punkty transportowe, ponieważ tylko w tych punktach podróżni mogą korzystać z usług transportu publicznego. Zatem można przyjąć, że im gęstsza jest sieć tych punktów tym lepsze jest udostępnienie. Dostępność transportowa jest wprost proporcjonalna do gęstości punktów transportowych na danym obszarze i odwrotnie proporcjonalna do wielkości obszaru

przypadającego na jeden punkt. Wielkość tego zaplecza można wyrazić przy pomocy wielkości powierzchni lub ludności.

Pierwszy z tych wskaźników rzutuje ^{na} ~~z~~ długość i czas dojścia do danego punktu, natomiast drugi o standardzie obsługi pasażerów w danym punkcie. W zależności od klastrowania się tych wskaźników w poszczególnych gminach i miastach, dokonano oceny stanu dostępności sieci kolejowej i autobusowej, kwalifikując je na trzy kategorie. Do pierwszej zaliczono jednostki o dobrej dostępności, do drugiej o słabej oraz do trzeciej o bardzo słabej. Następnie obliczono wielkość obszaru i ludności, które były podstawą do ogólnej oceny dostępności transportowej. A dla oceny tego zjawiska z punktu widzenia turystyki w dalszej fazie badań obliczono wielkość bazy noclegowej i ruchu turystycznego.

1. Zasięg przestrzenny i czasowy

Zasięg przestrzenny opracowania obejmuje obszar całej Polski. Pod uwagę wzięte zostały wszystkie gałęzie transportu publicznego: transport kolejowy, autobusowy, lotniczy i wodny. Przy czym dwie ostatnie gałęzie transportu potraktowano w sposób ogólny, ponieważ pod względem ilości punktów transportowych oraz przewoźów pasażerskich mają uzupełniające znaczenie. Skoncentrowano się głównie na transporcie kolejowym i autobusowym. Zagadnienie to rozpatrywano w skali ogólnopolskiej, w celu porównania stanu dostępności transportowej różnych gałęzi transportu. A następnie w przekroju wojewódzkim, oraz w układzie gmin i miast dla dokładnego zbadania i oceny stanu udostępnienia transportu kole-

jowego i autobusowego. Problem ten rozpatrywano w powiązaniu z wielkością powierzchni, ludności, bazą noclegową oraz rozmieszczeniem ruchu turystycznego.

Zakres czasowy obejmuje 1985 albo rok karny 1985/1986. Sporządzane to zostało sprawozdawszość statystyczna. Jednostki podziału administracyjnego przyjęto według stanu na 1 stycznia 1985 roku. To samo odnosi się do powierzchni i ludności wojewódstw, miast i gmin. Pozostałe dane dotyczą roku karnego. Dane o wykorzystaniu bazy noclegowej - zgodnie z obowiązującym obecnie systemem sprawozdawszości GUS - obejmują okres od października 1985 do końca września 1986, a ilość punktów transportowych pokrywa się z terminami ważności kolejowych i autobusowych rozkładów jazdy.

2. Baza źródłowa

Wielkość powierzchni i ludności miast i gmin uzyskano z publikacji pod tytułem "Powierzchnia, ludność, system salubności oraz miejscowości w przekroju terytorialnym. Opracowanie regionalne" wydanej przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie w 1985 roku. Materiał statystyczny o rozmieszczeniu i wykorzystaniu bazy noclegowej w układzie miast i gmin uzyskano z Akademii Ekonomicznej w Krakowie, który został sporządzony na podstawie sprawozdań K-tur1. Dane dotyczące punktów transportowych ustalono w oparciu o inwentaryzację punktów transportowych na podstawie kolejowych i autobusowych rozkładów jazdy oraz map administracyjnych w skali 1 : 100 000 i 1 : 300 000. Część wojew-

wódsztw została zinventaryzowana we własnym zakresie, a część danych pochodzi z inwentaryzacji wykonanej przez Instytut Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN pod kierunkiem prof. dr hab. Teofila Liżewskiego.

W oparciu o zebrane dane wyjściowe według miast, gmin i województw wyliczono 27 wskaźników obrazujących różne zależności zachodzące między punktami transportowymi a powierzchnią, transportem a ludnością, transportem i bazą noclegową, transportem a ruchem turystycznym oraz wiele innych wskaźników jak, np.: wykorzystanie bazy noclegowej. Wskaźniki te zostały wyliczone na komputerze Cyber - 72. Program obliczeń został opracowany przy współudziale Doc. dr hab. Tadeusza Grabieńskiego. Materiał statystyczny został opracowany i przedstawiony w części drugiej prezentowanego opracowania ¹.

3. Problem dostępności transportowej

Pojęcie dostępności transportowej w literaturze ma różny zakres znaczeniowy. Najczęściej rozróżnia się dostępność bezpośrednią i pośrednią. Pierwsze z nich obejmuje warunki dojścia do najbliższego punktu transportowego, drugie natomiast warunki dojazdu.

Jeżeli w rachubę wchodzi warunki dojścia do punktu transportowego, to zakres tego pojęcia jest dość wąski i ograniczony do określenia ustalenia odległości liniowej lub czasowej, bądź

1. Prażmowski Bolesław : Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1986. Str 321.

też obliczenia wielkości obciążenia i ludności przypadające na 1 punkt transportowy.

Natomiast w przypadku gdy pod uwagę brane są warunki dojazdu z najbliższego do dalszych punktów transportowych, wówczas zakres jego jest o wiele szerszy. Obejmuje on wtedy całokształt warunków dojazdu, jak długość przejazdu, czas przejazdu, bezpośredniość przejazdu, koszty przejazdu, stopień skomunikowania środków transportu w połączeniach pośrednich, komfort jazdy i wiele innych. Warunki te mogą być rozpatrywane pojedynczo lub kompleksowo. Na kształtowanie tych warunków wpływa szereg czynników, z których najważniejsze znaczenie mają gęstość i układ sieci transportowej, stan techniczny sieci i taboru, organizacja połączeń transportowych - rozkład jazdy. Nie więc dziwnego, że analiza i ocena dostępności transportowej w takim ujęciu stwarza duże trudności, które potęgują się dodatkowo w zależności od celu, skali opracowania oraz ilości gałęzi transportu uwzględnianych w badaniach.

W dotychczasowych ilościowych opracowaniach spotyka się dość duże zróżnicowanie przy analizie tego zjawiska. Jednakże najczęściej pod uwagę są brane:

- układ i gęstość sieci transportowej. Przy czym uwzględnia się zarówno elementy liniowe, tzn. drogi, jak i punktowe: stacje, dworce, przystanki porty różnych rodzajów transportu,

- system połączeń transportowych. Ma tu na myśli ilość i częstotliwość bezpośrednich połączeń transportowych oraz ich zasięg,

- czas i g długość dojazdu do najbliższego punktu transportowego. Chodzi tu przeważnie o mapy izochron i ełwidystat,

- warunki dojazdu środkami transportu między różnymi miejscami

wódcami lub rejonami. Pod uwagę mogą być brane jeden lub kilka warunków dojazdu.

Spotyka się również ogólne opracowania na temat transportu o charakterze geograficznym, w których analizuje się sieć i przepływy, podciągając je pod dostępność transportową, chociaż nie mieszczą się one ściśle w pojęciu dostępności.

Największą trudnością w badaniach dostępności transportowej stwarza ocena stanu tego zjawiska, ponieważ wymaga ona spracowania dokładnych kryteriów i miarek ilościowych służących do oceny. Przy czym niesłychanie ważnym jest tutaj ustalenie punktu odniesienia lub skali ocen pozwalających na wydzielenie miejscowości lub rejonów uprzywilejowanych albo upośledzonych pod względem dostępności transportowej.

4. Metoda oceny dostępności transportowej

Analizę i ocenę udostępnienia sieci kolejowej i autobusowej oparto na ocenie rozmieszczenia punktów transportowych na tle powierzchni i ludności. A ściślej rzecz biorąc wielkości powierzchni ludności przypadających na 1 punkt transportowy. Przy dużej gęstości punktów transportowych wielkość zaplecza jest mała. Co jest równoznaczne z dobrą dostępnością. Przy małej gęstości sytuacja kształtuje się odwrotnie.

Opierając się na powyższym założeniu przeprowadzono klasyfikację wojewódstw, gmin i miast na trzy kategorie. Do pierwszej zaliczono jednostki o dobrej dostępności, do drugiej - o słabej oraz trzeciej - o bardzo słabej.

Punktem odniesienia były średnie oraz minimalne wskaźniki powierzchni i ludności przypadające na 1 punkt transportowy w województwach, miastach i gminach. Dla każdego z tych jednostek administracyjnych przyjęto odrębne wskaźniki. Szczegółowe wskaźniki i zasady oceny podano w dalszych częściach pracy przy omawianiu dostępności transportowej.

Opierając się na liczbie jednostek administracyjnych obliczono wielkość powierzchni i ludności znajdujących się na terenie różnych stref dostępności transportowej, które przyjęto jako ostateczne mierniki w ocenie udostępnienia sieci transportowej. W uproszczeniu założono, że jeżeli ludność jakiegoś konkretnego miasta lub gminy ma dobre lub słabe udostępnienie punktów transportowych to również turysty tam przyjeżdżający posiadają takie same udostępnienie.

Ostatecznym celem pracy jest ocena stanu dostępności sieci transportowej dla potrzeb turystyki. Zagadnienie to rozpatrzono poprzez obliczenie wielkości bazy noclegowej oraz ruchu turystycznego w poszczególnych strefach dostępności komunikacyjnej. Relacje zachodzące pomiędzy wielkością bazy oraz ruchu turystycznego znajdujących się w różnych strefach pozwala najlepiej ocenić to zjawisko z punktu widzenia potrzeb turystyki.

5. Konstrukcja map dostępności transportowej

Z powodu dużej skali opracowania, dużej liczby rozpatrywanych jednostek administracyjnych, różnych zależności zachodzących pomiędzy stanem dostępności a rozmieszczeniem ruchu turystycznego

tycznego prowadziła się konieczność skonstruowania mapy dostępności transportowej oraz sporządzenie dokładnej statystyki. Podkreślano było to również dużą trudnością w opisanym przedstawieniu stanu w tej dziedzinie, należy przypomnieć, że w badaniach uwzględniono 2933 gminy i miasta.

Mapy te ukazują stan i zależności występujące pomiędzy stopniem udostępnienia transportowego w województwach, gminach i miastach, a natężeniem ruchu turystycznego. Dla przedstawienia tych zagadnień pionowymi liniami zaznaczono strefy dobrej, słabej i bardzo słabej dostępności, a poziomymi natężenie ruchu turystycznego. Wyróżniono tutaj strefy silnego, słabego i bardzo słabego natężenia ruchu turystycznego. Dokładne zasady ich wyodrębnienia podane w dalszej części pracy przy omawianiu tego zagadnienia.

Skazywanie tych stref pozwoliło na wydzielenie 9 kategorii jednostek administracyjnych zróżnicowanych pod względem dostępności transportowej oraz natężenia ruchu turystycznego. Są to następujące kategorie:

1A - jednostki administracyjne /województwa, miasta, gminy/ posiadające dobrą dostępność punktów transportowych i silne natężenie ruchu,

1B - jednostki administracyjne o dobrej dostępności punktów transportowych i słabym natężeniu ruchu turystycznego,

1C - jednostki administracyjne o dobrej dostępności punktów transportowych oraz bardzo słabym natężeniu ruchu turystycznego,

2A - jednostki administracyjne o słabej dostępności punktów transportowych i silnym natężeniu ruchu turystycznego,

2B - jednostki administracyjne o słabej dostępności punktów transportowych i słabym natężeniu ruchu turystycznego,

20 - jednostki administracyjne o słabej dostępności punktów transportowych i bardzo słabym natężeniu ruchu turystycznego,

34 - jednostki administracyjne o bardzo słabej dostępności punktów transportowych i silnym natężeniu ruchu turystycznego,

38 - jednostki administracyjne o bardzo słabej dostępności punktów transportowych i słabym natężeniu ruchu turystycznego,

39 - jednostki administracyjne o bardzo słabej dostępności punktów transportowych i bardzo słabym natężeniu ruchu turystycznego.

Powyższe ustalenia dotyczą dostępności transportowej w województwach. Na mapach dostępności i natężenia ruchu turystycznego w miastach i gminach wprowadzono dwie modyfikacje. Zamiast सराफ w większości miast wprowadzono oznaczenia cyfrowo-literowe, ponieważ sama powierzchnia tych jednostek utrudniała stosowanie सराफowania. Cyfry oznaczają dostępność transportową, a litery natężenie ruchu turystycznego (zgodnie z podanymi wyżej wykazem różnych kategorii jednostek administracyjnych).

Drugą modyfikacją było połączenie dwóch stref natężenia ruchu turystycznego słabej i bardzo słabej w jedną strefę i potraktowanie jej jako strefy słabego natężenia. Postępowanie to miało na celu wyodrębienie gmin i miast nie posiadających ruchu turystycznego. Na skutek niedostatków sprawozdawczości statystycznej ruchu turystycznego obecnie blisko połowa gmin i miast nie posiada ruchu turystycznego. Rzecz jasna, że fakt ten jest niezgodny ze stanem rzeczywistym. Dlatego miasta te i gminy włączono do strefy bardzo słabego natężenia ruchu turystycznego.

Wprowadzić można było dodatkową kategorię miast i gmin posiadających ruch turystyczny, ale przy tym systemie सराफowania zwiększyłoby ilość kategorii jednostek administra-

szrafowanie

cyjnych z 9 do 16, co utrudniłoby strażenie mapy, oraz doprowadziło do jej złej czytelności.

W tym miejscu, należy zwrócić uwagę, że zniana ta dotyczy tylko mapy dostępności transportowej i natężenia ruchu turystycznego w gminach i miastach. W obliczeniach i analizie strefy wysokiego, słabego i bardzo słabego natężenia ruchu oraz gminy i miasta nie posiadające ruchu turystycznego rozpatrywano oddzielnie.

6. Dokumentacja statystyczna

Dane statystyczne oraz wskaźniki zestawiono w odrębnym opracowaniu statystycznym, które stanowi II część prezentowanej pracy. Zawiera ona:

- szczegółowe tabele z danymi wyjściowymi jak, ludność, powierzchnia, baza noclegowa i ruch turystyczny w rozbiórce na sezonowy i turystyczny oraz punkty transportowe PKP i PKS według gmin i miast,
- zbiorcze tabele zawierające te same dane w układzie województwa,
- szczegółowe tabele wskaźników obrazujących zależności występujące pomiędzy punktami transportowymi a powierzchnią, ludnością, bazą noclegową, ruchem turystycznym i wiele innych w układzie gmin i miast,
- zbiorcze tabele tych samych wskaźników w układzie województwa,
- część opisową, w której sprecyzowane pojęcie dostępności

transportowej, sposób opracowania materiału statystycznego, zakres czasowy i przestrzenny oraz bazę źródłową. Ponadto objaśnione wskaźniki oraz i skróty stosowane w statystyce, poniesza obliczenia prowadzone były przy pomocy komputera Cyber - 72, a tabele są wydrukami komputerowymi.

Materiał statystyczny jest dosyć szczegółowy i bogaty. Zawartość jego znacznie wykraczała poza ramy tematyki badawczej. Sądzę, że może on być przydatny do dalszych badań nad transportem jak również rozmieszczeniem bazy wycieczkowej i ruchu turystycznego obecnie, a także w przyszłości dla uchwycenia zmian zachodzących w tych dziedzinach.

Rozdział drugi

Ogólna charakterystyka punktów transportowych publicznych środków transportu

1. Podstawowe pojęcia

Sieć transportowa niezależnie od gałęzi transportu: kolejowego, autobusowego, wodnego i lotniczego składa się z elementów liniowych i punktowych. Tworzą one sieć transportową na danym obszarze. Do elementów liniowych zalicza się: drogi bito, żelazne, powietrzne i wodne. Drogą nazywamy specjalnie urządzony naturalny pas lądu, wody lub powietrza, po których odbywa się ruch środków transportu i przemieszczanie towarów i osób. Drogi mają dwójsty charakter. Materialny, gdy środki transportu poruszają się po drogach specjalnie wybudowanych (drogi bito i linie kolejowe) lub niematerialny, kiedy do tego celu wykorzystują środowisko naturalne (drogi wodne lub powietrzne).

Do elementów punktowych zaliczamy miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania do i z publicznych środków transportu oraz odprawy podróżnych. Są to dworce, stacje kolejowe, dworce i przystanki autobusowe, dworce i przystanki żeglugi śródlądowej, oraz porty rzeczne i lotnicze. Najczęściej lokalizowane

są w miejscowościach, na skrzyżowaniach, na rozwidleniach dróg, rzek oraz na styku pomiędzy lądem a wodą, w ujściowych odcinkach rzek. W zależności od ich użytkowania można wyróżnić punkty wyjściowe, docelowe oraz transytowe.

Liczba punktów transportowych różnie wrażliwa na wzrost dróg i linii transportowych, lecz przyrost ten nie jest wprost proporcjonalny, bowiem na jednej drodze może istnieć wiele połączeń transportowych, które korzystają z tych samych punktów. Jedynie w przypadku uruchomienia nowych linii ilość punktów się powiększa. Czasami dla uniknięcia nadmiernego zagęszczenia istniejące punkty transportowe są likwidowane lub przekształcane. Odnosi się to przy większej częstotliwości podróży w transporcie kolejowym lub autobusowym.

2. Funkcje punktów transportowych

Punkty transportowe spełniają wiele funkcji. Zśród nich należy wyróżnić funkcje integracyjne różnych gałęzi transportu, udostępnianie usług przewozowych dla podróży, oraz odpisy podróży.

Punkty transportowe są miejscem styku między różnymi gałęziami transportu, dlatego są czynnikami integrującymi ich działanie. Integrują one transport lądowy, wodny i powietrzny w jeden system. Porty morskie i rzeczne stanowią miejsca przejścia z dróg wodnych na lądowe i na odwrót, porty lotnicze - z dróg powietrznych na lądowe. Dworce i stacje kolejowe oraz dworce i stacje autobusowe integrują transport lądowy zarówno z wodnym jak i powietrznym. A także między sobą.

ność wszystkich gałęzi transportowych w jednolity system. Stąd narzuca się potrzeba budowy wspólnych dworców dla różnych gałęzi transportu.

Drugą funkcją transportu jest udostępnianie usług przewozowych dla podróźnych. Chodzi tu głównie o transport publiczny, gdyż transport własny (prywatne samochody) jest niezależny od nich. Korzystanie z usług przewozowych w transporcie publicznym jest możliwe jedynie poprzez punkty transportowe. Dlatego też ich nasycenie w stosunku do danego obszaru i ludności decyduje o stopniu udostępnienia sieci transportowej a tym samym i usług przewozowych. Im ogół im gęstsza sieć punktów transportowych, tym lepiej kształtuje się stan dostępności transportowej.

I wreszcie trzecią funkcją punktów transportowych jest odpowiadanie i zaspokajanie różnorodnych potrzeb podróźnych. Dla wypełnienia tych zadań konieczne jest wyposażenie ich w odpowiednie urządzenia techniczne, warunkujące sprawną obsługę podróźnych, między innymi:

- zakup biletów,
- rezerwację miejsc,
- uzyskanie informacji o godzinie cen, połączeń, przejazdach itp.,
- łatwą orientację i racjonalną organizację ruchu,
- rozdzielenie ruchu dalekobieżnego od lokalnego,
- możliwość szybkiego opuszczenia peronów,
- łatwy dostęp do komunikacji miejskiej,
- odpowiednie urządzenia sanitarne,
- możliwość przechowywania bagażu i wiele innych.

Spełnienie tych warunków wymaga odpowiedniej powierzchni

użytkowej dostosowanej do wielkości podróży obsługiwanych na danym dworcu, stacji czy porcie.

3. Ogólna charakterystyka dostępności punktów transportowych publicznych środków transportu

Udostępnienie sieci transportowej różnych gałęzi transportu zależy od stopnia nawiazania w sieć oraz w punkty transportowe. Według przeprowadzonej inwentaryzacji w 1985 roku, na terenie Polski było łącznie 51,419 punktów transportowych. Z czego na transport kolejowy przypadało 4.5%, co stanowiło 8,8% ogółu punktów transportowych, na transport autobusowy 46.766, tj. 90,9%, na transport wodny (żegluga śródlądowa i morska) 104 punktów, tj. 0,2% oraz na transport lotniczy 13 punktów co obejmuje łącznie poniżej 0,1%.

Proporcjonalnie do ilości punktów kształtuje się udostępnienie poszczególnych rodzajów transportu. Za podstawowe mierniki tego udostępnienia można przyjąć:

- gęstość punktów transportowych na 100 km²,
- ilość punktów transportowych na 10 000 osób,
- wielkość powierzchni przypadająca na 1 punkt transportowy,
- liczbę ludności przypadającą na 1 punkt transportowy.

Jak kształtują się te wskaźniki dla różnych gałęzi transportu publicznego obrazuje tabela nr 1.

Z przytoczonych wskaźników wynika, że największą dostępnością punktów transportowych charakteryzuje się transport autobusowy.

Tabela 1

Dostępność transportowa publicznych środków transportu

Gatunek transportu	Ilość punktów transportowych	Ilość punktów transportowych przypadających na 100 km 10.000 osób	Przeciętny obszar przypadający na 1 punkt transportowy	Przeciętna liczba ludności przypadająca na 1 punkt transportowy
Transport kolejowy	4.536	1,5 1,2	68,9	8.170,9
Transport autobusowy	46.766	15,0 12,6	6,7	792,5
Transport wodny 1.	104	0,03 0,03	3006,6	356.377,9
Transport lotniczy	13	0,004 0,004	24.052,5	2.851.023,5

Źródło: obliczenia własne

1. Dane dotyczące flagli śródlądowej z 1980 roku.

Na 1 punkt transportowy przypada 6,7 km² oraz 792 osoby. Drugie miejsce pod tym względem zajmuje transport kolejowy, gdzie 1 punkt transportowy obsługuje 68,9 km² powierzchni oraz 8.171 osób. Trzecie miejsce na transport wodny, gdzie na 1 punkt transportowy przypada na 3.006 km² oraz 356.378 osób. I końcowe miejsce przypada w udziale transportowi lotniczemu, gdzie na 1 punkt transportowy przypada 24.052,2 km² powierzchni oraz 2.851.023 osoby.

Zaplecze przypadające na 1 punkt transportowy publicznych środków transportu rozpatrywanych łącznie obejmuje 6,1 km² oraz 721 osób.

W świetle ilości punktów transportowych największą dostępnością wśród gałęzi transportu publicznego charakteryzuje się transport autobusowy. PHS ma 10 razy więcej punktów transportowych niż kolej, 450 razy więcej punktów niż transport wodny oraz 3597 razy więcej niż transport lotniczy. Nieszką pozycją pod tym względem zajmuje również transport kolejowy. Dużym temu to dla rodzaju transportu decydują, prawie do końca większej niejednorodności w Polsce. Na nich również opocyna główny ciężar zaspokojenia potrzeb przewozowych ludności. Przy czym transport kolejowy koncentruje się na długich trasach, a PHS skupia swoją działalność na krótkich. Stopień występowania pozostałych gałęzi transportu jest niezrównoważony, a ich udział w przewozach jest niewielki.

4. Wyposażenie punktów transportowych

Jedną z najważniejszych funkcji punktów transportowych jest odprawa podróżnych i zaspokajanie różnych potrzeb związanych z podróżą. Wprawdzie zagadnienie to nie było przedmiotem badań, lecz dla dopełnienia całości obrazu należałoby przytoczyć nieco danych na ten temat. Ogólnie rzecz biorąc wyposażenie punktów transportowych nie tylko nie spełnia nowoczesnych wymagań w tym zakresie, ale nawet nie zabezpiecza minimalnego standardu usług. Dotyczy to transportu kolejowego, autobusowego, wodnego jak również lotniczego.

Wiek dworców i stacji kolejowych przeważnie waha się w granicach od 50 do 80 lat, a kubatura ich jest zbyt mała jak na obecną wielkość obsługiwanych podróży. Do dzisiaj spotyka się dworce wyposażone w instalacje elektrycznej i wodno - kanalizacyjnej. Według oceny Centrum Badań Ekonomicznych Transportu 25% dworców nadaje się do antybiotycznej modernizacji lub likwidacji. Pozostały niegłęboko będą również dworce obecnie modernizowane lub budowane od nowa. Ocenia się, że jedynie część z nich może sprostać nowoczesnym wymaganiom.

Głównym powodem tego stanu są przestarzałe i zbyt mocno wykorzystywane budynki i urządzenia, niedostateczność ich przystosowań do obecnych potrzeb, oraz zbyt niskie nakłady finansowe przeznaczane na modernizację i budowę nowych stacji i dworców.

W transporcie autobusowym sytuacja w tej dziedzinie jest jeszcze gorsza. Na 46.7 tys. punktów transportowych jest zaledwie 418 dworców. Oznacza to w praktyce, że jedynie co drugie miasto w Polsce posiada dworzec autobusowy, a w dodatku wiele z nich nie spełnia nawet elementarnych funkcji. Szczególnie skandaliczna sytuacja jest w dużych aglomeracjach jak np. w Krakowie czy Wrocławiu, w których korzysta miliony podróży. Mała kubatura powierzchni użytkowej, niedostateczna ilość ław, brak odpowiedniego zaplecza sanitarnego, brak poczekalni i przechalni bagażu, ciasnota na stanowiskach autobusowych - to typowe niedostatki w wyposażeniu istniejących dworców autobusowych. Dalszym czynnikiem pogarszającym warunki obsługi podróży jest niewystarczające sadzenie przystanków autobusowych, chroniących podróżnych przed deszczem, śniegiem, wiatrem i słońcem. Sądzi się, że połowa istniejących przystan-

ków i dworców nie posiada takiego zaopatrzenia. W tym miejscu należy przypomnieć, że PKB jest głównym przewoźnikiem w Polsce przewożąc średnio więcej podróży niż kolej. Fakt ten świadczy o bardzo niskim standardzie obsługi podróży.

W transporcie wodnym podróży obsługują porty wodne składowane na rzekach i nad morzem, oraz przystanie i dworce usytuowane na rzekach i jeziorach. Większość portów wodnych na rzekach i nad morzem jest zamknięta dla ruchu pasażerskiego. Obsługę pasażerską zajmuje się głównie żegluga śródlądowa i przybrzeżna. W żegludze tej wyróżniamy przystanie stałe składowane na lądzie typu "waruszyńskiego" oraz pływające typu "brukowskiego". Zdecydowaną przewagę mają przystanie stałe. Na przystaniach obsługujących większą liczbę podróży jest stała załoga. Przystanie mniejsze są bezzałogowe, a odpisami podróży odbywa się na statkach.

Typowa przystań powinna mieć poczekalnię dla pasażerów, kasę biletową, urządzenia sanitarne, bufet i sepiące symfoniowe oraz punkt informacji turystycznej. Większość obecnie funkcjonujących przystani nie posiada takiego wyposażenia. Na ogół są one przestawne i ciemne. Przykładowo należy przypomnieć, że przystanie w Iławie, Ostródzie, Międzyzdrojach, Plesku, z których każda obsługuje około 200 tys. pasażerów miesięcznie, są w przeważającej części bez poczekalni i sanitariatów. W Plesku poczekalnia i kasa mieści się w jednym pokoju położonym z dala od nadbrzeża. We Włocławku na przystani słaby stał budynek. Wiele z nich nie ma doprowadzonej energii elektrycznej ani wody pitnej. Brak jest odpowiednich chodników doprowadzających do nadbrzeży, barier ochronnych na brzegu, oraz ogrodzeń. Na przystaniach przelotowych nie ma wiat i sadzawek chroniących pod-

różnych przed deszczem i wiatrem. Niedostateczne wyposażenie przystanki odbija się ujemnie na obciążeniu podróży jak również zatrudnionych w nich pracowników¹.

W transporcie lotniczym sytuacja jest podobna. Brak taboru latającego, niedostateczna ilość portów lotniczych, słabe ich wyposażenie i mała przepustowość poważnie ogranicza wielkość przewozów i pogarsza jakość obsługi podróży. Typowym przykładem jest Międzynarodowy Port Lotniczy Okęcie w Warszawie, gdzie przestarzałe, słabe wyposażenie jak również mała przepustowość ogranicza poważnie rozwój przewozów krajowych i międzynarodowych. Transport lotniczy jest wyraźnie niedoinwestowany. Cały obszar wschodniej części kraju pozbawiony jest lotnisk komunikacyjnych. Brak jest lotnisk w najbardziej atrakcyjnych rejonach turystycznych. Drugie miasto co do wielkości jakim jest Łódź, pozbawione jest również możliwości inwestowania w transport lotniczy. Główną przyczyną tego stanu jest brak środków finansowych.

Naczelną zasadą obowiązującą w punktach transportowych o dużym nasileniu ruchu pasażerskiego jest maksymalne skrócenie czasu czynności związanych z odprawą podróży przy równoczesnym zapewnieniu wysokiego standardu usług. Do podstawowych usługalicen się informację, odprawę biletową, rezerwację miejsc. Ponadto w zakres ich wchodzi tzw. usługi towarzyszące: pocztowe, gastronomiczne, handlowe, sanitarne, fryzjerskie. Dlatego Zlecane są one przez transport miejscowym przedsiębiorstw usługowym ponieść są one niezbędne dla podniesienia wygody podróżowania.

1. Prześniowski Bolesław : Śródlądowy i przybrzeżny transport wodny w Polsce /popyt, podaż, prognozy/ Instytut Turystyki. Zakład 1990, str 125.

Zarówno odprawa biletowa jak i rezerwacja miejsc budzą powszechne niezadowolenie. Powodem tego jest niski stopień mechanizacji i automatyzacji w sprzedaży biletów. Wielicmo stacje wyposażone są w stare i mało sprzeczne drukarki. Sprzęt bardziej nowoczesny dopiero pojawił się niedawno na największych dworcach, większość biletów wypisywana jest ręcznie co jest czynnością bardzo pracochłonną i czasochłonną. Znacznie gorsza sytuacja panuje w rezerwacji biletów. Polega ona na sztucznym podziale miejsc siedzących na poszczególne kasy biletowe i biura podróży oraz ręcznym wypisywaniu miejscówek i nanieśnięciu na specjalne diagramy miejsc sprzedanych.

Spore zastrzeżenia budzi przechowywanie bagażu. Najbardziej dotkliwie odczuwa się brak pomieszczeń bagażowych oraz sprzętu do jego przemieszczania.

Odrębnym problemem jest odprawa pasportowa-dewizowa. Odrywa się ona w niektórych punktach transportowych skomplikowanych na granicach. Jest ona bardzo uciążliwa i wymaga wiele czasu. Powodem tego jest zbyt duża ilość przejść granicznych, niedostateczne ich wyposażenie oraz słaba przepustowość. Sprzęt ten dodatkowo komplikuje drobniagowość kontroli celnej oraz częsta zmiany taryf celnych.

Ze względu na integracyjną znaczenie punktów transportowych w łączeniu różnych gałęzi transportu w jeden zwarty system, ważne znaczenie ma budowa wspólnych dworców. Szczególnie to dotyczy transportu kolejowego i autobusowego. Wymaga to udostępnienia starych dworców kolejowych dla PKS, lub budowy nowych. Przewidują one wspólne kasy, poczekalnie, informację, przechowywanie bagażu, gastronomię i inne usługi. Budowa wspólnych dworców daje duże oszczędności finansowe zarówno dla PKP i PKS. Jest

także dużym udogodnieniem dla podróżnych przebiegających się z jednego środka transportu na drugi. Dla ułatwienia podróży konieczne jest rozszerzenie możliwości zakupu jednego biletu na przejazdy łączone kolejowo - autobusowe. Na razie tego typu połączeń jest niewiele. Zazwyczaj łączą one duże aglomeracje miejskie ze sąsiednimi miejscowościami turystycznymi.

Stan przedsięwzięć integracyjnych transportu kolejowego i autobusowego przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Integracja punktów transportowych PKP i PKS

Rodzaj przedsięwzięć integracyjnych	Stan
Wspólne dworce PKP i PKS	12
Liczba stacji mających połączenia z PKS	496
Liczba pociągów mających połączenia z autobusami w ciągu doby	4 406
Liczba kursów autobusów skomunikowanych z PKS w ciągu doby	12 241
Liczba wspólnych połączeń kolejowo - autobusowych	11

Źródło: Przedsięwzięcia integracyjne w systemie transportowym Polski do roku 1990. GUST.

Rozdział trzeci

Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w województwach

1. Kryteria i wskaźniki oceny

Jak już poprzednio wspomniano dokładną oceną udostępnienia sieci transportowej przeprowadzono na podstawie punktów transportu kolejowego i autobusowego, ponieważ te rodzaje transportu odgrywają dominujące znaczenie w przewozach pasażerskich.

Głównym kryterium była wielkość zaplecza obsługującego przez 1 punkt transportowy. Zaplecze to mierzone w km^2 oraz liczbą mieszkańców. A punktem odniesienia była średnia wielkość powierzchni i ludności przypadająca na 1 punkt transportowy. Jeżeli dane województwo posiadało wskaźniki powyżej średniej, wówczas kwalifikowano je do strefy dobrej dostępności, natomiast jeżeli jeden z nich był powyżej średniej, to wówczas zaliczano je do kategorii słabej lub bardzo słabej dostępności. Wskaźniki graniczne dla wyodrębnienia tych dwóch kategorii ustalono na podstawie średniej i minimalnych wskaźników przypadających na województwo.

Ostatecznie przyjęto następujące wskaźniki.

Tabela 3

Wskazniki graniczne oceny dostępności punktów transportu kolejowego i autobusowego w województwach

Strefa dostępności transportowej	Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy według :	
	ludności osobnej	powierzchni w km ²
Dobra	poniżej - 722,4	poniżej - 6,1
Średnia	722,5 - 2914,8	6,2 - 7,9
Bardzo słaba	powyżej - 2914,9	powyżej - 8,0

Źródło : opracowanie własne.

Dzięki przyjęciu tych założeń, ocena dostępności punktów transportowych odzwierciedla rzeczywisty stan zagospodarowania transportowego kraju.

Po przeprowadzeniu klasyfikacji województw pod względem dostępności, obliczono wielkość powierzchni i ludności kraju zamieszkałej w każdej strefie dostępności turystycznej. Relacje zachodzące pomiędzy ludnością w różnych strefach dostępności były głównym kryterium oceny udostępnienia transportowego z punktu widzenia ludności. W dalszej fazie badań zestawiono także wielkość bazy noclegowej oraz ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności transportowej dla oceny tego zjawiska dla potrzeb turystyki.

Dla zobrazowania tego zjawiska w przestrzennym układzie skonstruowano mapę dostępności transportowej województw, na

której naniesiono strefy dostępności (dobrą, słabą i bardzo słabą) oraz strefy natężenia ruchu turystycznego (wysokie, słabe i bardzo słabe). Strefy natężenia ruchu turystycznego ustalono w oparciu o średnie i minimalne natężenie ruchu w różnych województwach. Mapa ta ukazuje różne zależności występujące pomiędzy stopniem udostępnienia punktów transportowych, a natężeniem ruchu turystycznego w województwach.

2. Rozmieszczenie punktów transportowych

Rozmieszczenie punktów transportowych PKP i PKS w województwach jest bardzo zróżnicowane. Zależy od wielu czynników, z których najważniejszy wpływ wywierają: stopień zaawansowania w sieć kolejową i autobusową, rozwój ekonomiczny i salubnienie danego województwa. Zazwyczaj w rejonach silnie rozwiniętych ekonomicznie o dużym salubnieniu gęstość punktów transportowych jest znacząco wyższa niż w pozostałych.

Według przeprowadzonej inwentaryzacji w 1985 roku było w Polsce 51,302 punkty transportowe. W zależności od województwa liczba ich waha się od 225 w woj. śląskim do 2104 w woj. bydgoskim przy średniej wynoszącej 1047.

Spśród województw największą ilość punktów transportowych posiadają: woj. bydgoskie - 2104, elastyńskie - 1929, kieleckie - 1668, opolskie - 1563, poznańskie - 1402, szczecińskie - 1379, wrocławskie - 1337, suwalskie - 1299, łódzkie - 1204, lubelskie - 1240, białostockie - 1205.

Najmniejszą ilość punktów transportowych wykazują: woj. śląskie - 225, chełmskie - 593, białopodlaskie - 628,

skierniewickie - 624, jeleniogórskie - 691, tarnowskie - 693, legnickie - 701, krakowskie - 723, ostrołęckie - 737, leszczyńskie - 748, oraz konińskie - 760. W pozostałych województwach liczba punktów transportowych waha się w granicach od 700 - do 1167. Dokładne dane na ten temat zamieszczone w tabeli nr 4.

Sama liczba punktów na terenie różnych województw nie daje jeszcze dostatecznej podstawy do dokładnej oceny dostępności sieci kolejowej i autobusowej, ze względu na zróżnicowaną ich wielkość pod względem obszaru i ludności. W tej sytuacji bardziej dokładnymi wskaźnikami do oceny tego zjawiska będą wielkość obszaru i ludności przypadającej^{ch} na 1 punkt transportowy.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że w 1905 roku przeciętnie na 1 punkt transportowy przypadało $6,1 \text{ km}^2$, a rozpiętość tego wskaźnika w zależności od województwa wynosiła się w granicach od $4,0 \text{ km}^2$ w woj. białym do $9,5$ w woj. gorzowskim. W najbardziej uprzywilejowanej sytuacji pod tym względem znajdowały się woj.: białe - $4,0 \text{ km}^2$, toruńskie - $4,1$, rzeszowskie - $4,4$, krakowskie, wrocławskie po - $4,5$, wałbrzyskie oraz konińskie po - $4,6$, wrocławskie - $4,7$, warszawskie i bydgoskie po - $4,9$. Natomiast w najbardziej upośledzonej sytuacji znajduje się woj. gorzowskie - $9,5 \text{ km}^2$, zielonogórskie - $8,9$, konińskie i ostrołęckie po - $8,8$, białopodlaskie - $8,5$, białostockie - $8,4$, suwalskie - $8,1$, siedleckie - $7,3$ oraz szczecińskie - $7,2$.

Pozostałe województwa pod tym względem zajmują miejsca pośrednie. Szczegółowe dane na ten temat zamieszczone w tabeli 5.

Zgoda odmiennie kształtuje się udostępnienie punktów transportowych w stosunku do ludności. Według przeprowadzonych obliczeń 1 punkt transportowy obsługuje 722 osoby. W skrajnych przypadkach liczba ta waha się w granicach od 341 osób w woj. suwalskim, do 5107 w woj. zduńskim.

Tabela 4

Rozmieszczenie punktów transportowych według województw w 1935 roku

Lp.	Województwa	Ilość punktów transportowych		
		PKP	PKS	Razem
1.	Stoł. Warszawskie	117	663	780
2.	Białostockie	26	602	628
3.	Białostockie	79	1124	1203
4.	Kiełskie	94	825	919
5.	Bydgoskie	214	1830	2104
6.	Chełmskie	20	573	593
7.	Ciechanowskie	56	1142	1198
8.	Częstochowskie	82	830	912
9.	Elbląskie	149	975	1124
10.	Gdańskie	182	953	1145
11.	Górnickie	138	759	897
12.	Jeleniowski	117	574	691
13.	Kaliszkie	117	959	1116
14.	Katowickie	212	1072	1284
15.	Kieleckie	89	1590	1679
16.	Konin	63	1053	1116
17.	Kozłowski	123	1166	1289
18.	K. Krakowskie	52	676	728
19.	Kroszńskie	50	859	909
20.	Legnickie	79	622	701
21.	Leszczyńskie	100	648	748
22.	Łódzkie	61	1179	1240
23.	Łowickie	24	736	760
24.	Ł. Łódzkie	27	198	225
25.	Nowosolskie	72	821	893
26.	Olęchowskie	125	1804	1929
27.	Opatowski	174	1300	1563
28.	Ostrowskie	45	632	757
29.	Pileckie	129	1038	1167
30.	Piotrkowskie	52	948	1000
31.	Poznańskie	51	834	945
32.	Poznańskie	208	1194	1402
33.	Przemyskie	45	631	676
34.	Raciborskie	60	1221	1281
35.	Rzeszowskie	50	957	1007
36.	Siedleckie	70	1020	1160
37.	Sieradzkie	41	843	884
38.	Skierdowski	54	570	624
39.	Słubskie	69	1006	1075
40.	Susalskie	89	1210	1299
41.	Szczecińskie	216	1163	1379
42.	Tarnobrzegskie	58	1050	1108
43.	Żarnowski	39	659	698
44.	Torunskie	109	1189	1298
45.	Wągrowskie	121	767	908
46.	Wrocławskie	54	934	988
47.	Wrocławskie	144	1195	1337
48.	Zagłębskie	42	940	982
49.	Zielonogórskie	150	841	991
	Polska	4536	46766	51302

Tabela 5

Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy według województw w 1985 roku

Lp.	Województwa	Liczba ludności przypadająca na 1 punkt transportowy w osobach	Wielkość powierzchni przypadająca na 1 punkt transportowy w km ²
1.	Stoł. Warszawskie	3071.2	4.9
2.	Białkopodlaskie	470.7	8.5
3.	Białostockie	553.7	8.4
4.	Bielskie	941.5	4.0
5.	Bydgoskie	510.5	4.9
6.	Chełmskie	403.2	6.5
7.	Ciechanowskie	347.0	5.3
8.	Częstochowskie	836.3	6.8
9.	Elbląskie	411.5	5.4
10.	Gdańskie	1217.0	6.5
11.	Gorzowskie	534.3	9.5
12.	Jeleniogórskie	733.8	6.3
13.	Kaliskie	619.4	5.8
14.	Katowickie	3033.9	5.2
15.	Kieleckie	652.5	5.5
16.	Koninaskie	408.1	4.6
17.	Koszalińskie	375.3	6.6
18.	M. Krakowskie	1655.9	4.5
19.	Krośniewskie	517.2	6.3
20.	Legnickie	691.4	5.8
21.	Leszczyńskie	498.0	5.6
22.	Lubelskie	787.8	5.5
23.	Łomżyńskie	443.0	8.8
24.	M. Łódzkie	5107.3	6.8
25.	Nowosądeckie	738.3	6.2
26.	Oleśtyńskie	371.7	6.4
27.	Opolskie	643.6	5.5
28.	Ostrołęckie	518.0	8.8
29.	Piłskie	394.6	7.0
30.	Piotrkowskie	628.4	6.3
31.	Płońskie	536.9	5.4
32.	Poznańskie	919.4	5.8
33.	Przemyskie	582.4	6.6
34.	Radomskie	565.6	5.7
35.	Rzeszowskie	677.9	4.4
36.	Siedleckie	545.7	7.3
37.	Sieradzkie	451.5	5.5
38.	Skiermiewickie	653.1	6.3
39.	Słupskie	363.5	6.9
40.	Świdawskie	341.2	8.1
41.	Szczecińskie	676.6	7.2
42.	Tarnobrzaskie	530.3	5.8
43.	Tarnowskie	908.3	5.9
44.	Teruńskie	488.1	4.1
45.	Wałbrzyskie	806.1	4.6
46.	Wrocławskie	429.2	4.5
47.	Wrocławskie	829.6	4.7
48.	Zamojskie	494.6	7.1
49.	Zielonogórskie	644.7	8.9

Zatem dysproporcje w rozmieszczeniu punktów transportowych na tle ludności są o wiele większe, niż na tle obszaru. W pierwszym przypadku kształtują się w proporcjach jak 1 : 15, w drugim natomiast jak 1 : 2. Najwięcej ludności obsługują punkty transportowe w woj.: zódskim - 5107 osób, warszawskim - 3071, katowickim - 3034, krakowskim - 1656, gdańskim - 1217, bielskim - 941, poznańskim - 919, tarnowskim - 908, oraz wrocławskim - 829. Najmniej ludności obsługują punkty transportowe w województwie suwalskim - 341 osób, ciechanowskim - 347, słupeckim - 363, koszalińskim - 375, olsztyńskim - 372, pilskim - 395, chełmskim - 403, konińskim - 408, elbląskim - 411, oraz włocławskim - 429. Szczegółowe dane na ten temat zawarto w tabeli 5.

Porównując wielkość wskaźników demograficznych i powierzchniowych okazuje się, że rzadko kiedy dochodzi między nimi do zgodności. Najczęściej jeżeli jeden z nich jest korzystny /niski/ to drugi jest niekorzystny /zbyt wysoki/. W konsekwencji tego wiele województw posiada wyposażenie w sieć kolejową i autobusową odpowiednią do swej powierzchni i zaludnienia.

Najlepszym wyposażeniem w sieć transportową odznaczają się województwa o stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci autobusowej i kolejowej o małym lub średnim terytorium i słabym lub średnim zaludnieniu. Przykładem tego mogą być woj.: elbląskie, konińskie, legnickie, leszczyńskie, płockie, radomskie oraz rzeszowskie.

Natomiast najgłupszym wyposażeniem charakteryzują się województwa o :

- nadmiernym zaludnieniem, nawet przy stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci transportowej, gdzie wskaźnik ludności przypa-

dający na jeden punkt transportowy dwukrotnie i więcej powyższą średnią przypadającą na jedno województwo jak woj.:

łódzkie, warszawskie, katowickie, krakowskie,

- zbyt dużym obciążeniu, gdzie wskaźnik powierzchni przypadający na 1 punkt transportowy dwukrotnie jest większy od przeciętnej przypadającej dla województwa, jak woj.: białostockie, gorzowskie, suwalskie i zielonogórskie,

- i wreszcie wyraźne niedoinwestowanie w sieć kolejową i autobusową jak woj.: białopodlaskie, chełmskie, zamojskie, romżyńskie.

3. Ocena dostępności punktów transportowych

Biorąc pod uwagę oba wskaźniki, wielkość obszaru i ludności przypadające na 1 punkt, przeprowadzono klasyfikację udostępnienia sieci kolejowej i autobusowej w województwach, a następnie obliczono wielkość powierzchni i ludności znajdujących się w różnych strefach dostępności transportowej.

W rezultacie tego ustalono, że :

- 16 województw charakteryzuje się dobrą dostępnością, co stanowi 32,6% z ogółu,

- 24 województwa odznaczają się słabą dostępnością, tj. 49,0% z ogółu,

- 9 województw cechuje się bardzo słabą dostępnością, tj. 18,4% z ogółu.

Strefa dobrej dostępności transportowej obejmuje łącznie 59,4 tys km², co stanowi 19,0% całości powierzchni kraju.

Zamieszkuje na niej 6,8 mln, co daje średnio 19,7% ogółu ludności. W obrębie jej znajdują się następujące województwa: bydgoskie, elbląskie, ciechanowskie, kaliskie, kieleckie, legnickie, leszczyńskie, opolskie, płockie, radomskie, sieradzkie, tarnobrzeskie, toruńskie oraz włocławskie. Strefa ta tworzy dwa zwarte obszary. Jeden z nich w postaci pasa ciągnie się od Opola aż do Elbląga, drugi obszar znajduje się we wschodniej części kraju. Obejmuje on 4 województwa.

Strefa słabej dostępności transportowej zajmuje 155,1 tys km², tj. 49,6% powierzchni kraju, na której zamieszkuje 20,2 mln osób co w przeliczeniu na osiedki daje 54,7. Województwa o słabej dostępności rozproszone są na terenie całego kraju, ale największe ich skupienie występuje w północno-zachodniej i południowo-wschodniej części Polski.

Strefa o bardzo słabej dostępności transportowej zajmuje 93,1 tys km², tj. 31,4% powierzchni kraju, a na obszarze tym zamieszkuje 10,0 mln osób, tj. 27,0. Tworzy ona dwa zwarte obszary skupione w zachodniej części i północno-wschodniej części Polski. W strefie tej położone są dawne województwa niemieckie. Posiadają nielicznie rozbudowaną sieć PWP i PKS, lecz nie jest ona wystarczająca w stosunku do liczby ludności w nich zamieszkałej. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że aglomeracje miejskie położone na terenie tych województw oprócz sieci PWP i PKS posiadają także komunikację miejską, która obsługuje nie tylko miasta ale również tereny wiejskie znajdujące się w ich sąsiedztwie. Gdyby ten fakt został uwzględniony obraz dostępności w niektórych województwach, gminach i miastach zmieniłby się na korzyść w stosunku do wyników badań przedstawionych w pracy.

4. Udostępnianie punktów transportowych a rozmieszczenie bazy noclegowej i ruchu turystycznego

Z punktu widzenia potrzeb turystyki głównym kryterium w ocenie dostępności sieci transportu kolejowego i autobusowego jest rozmieszczenie bazy i ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności transportowej. Relacje w wielkości bazy i ruchu turystycznego znajdujące się w strefie dobrej dostępności, słabej i bardzo słabej pozwalają na ocenę tego zjawiska dla potrzeb turystyki.

Dla przestrzennego przedstawienia tego zjawiska skonstruowano mapę. Na mapę tę naniesiono z jednej strony - strefy dostępności transportowej, z drugiej - strefy natężenia ruchu turystycznego.

W natężeniu ruchu turystycznego wydzielono trzy strefy wysokiego, słabego i bardzo słabego natężenia. Podstawą ich wydzielenia były wskaźniki graniczne ustalone w oparciu o średnią wielkość ruchu turystycznego przypadającą na 1 województwo oraz minimalną wielkość. Jeżeli wielkość ruchu turystycznego w danym województwie przewyższała średnią krajową, wówczas kwalifikowano do strefy o wysokim natężeniu ruchu, w przypadku kiedy ta wielkość była niższa niż wynosi średnia krajowa zaliczano do strefy słabego lub bardzo słabego natężenia.

Tabela 6

Wskazniki graniczne oceny natężenia ruchu turystycznego w województwach

Strefy natężenia ruchu turystycznego	Wielkość ruchu turystycznego /w osobach/
Wysokie	powyżej - 297334
Słabo	164955 - 297333
Bardzo słabo	poniżej - 164954

Źródło : opracowanie własne

Rozmieszczenie bazy noclegowej i ruchu turystycznego w poszczególnych strefach dostępności transportowej zamieszczone w tabeli 5. A zależności występujące pomiędzy natężeniem ruchu turystycznego a dostępnością punktów transportowych ukazano na rys 1.

Z analizy mapy oraz tabeli wynika, że w strefie dobrej dostępności znajduje się 168,4 tys miejsc noclegowych, oraz blisko 2,8 mln turystów. Co w skali krajowej obejmuje odpowiednio 19,5% oraz 19,1% ogółu bazy i ruchu turystycznego. Reasumując najbardziej niepokojącym jest fakt, że poza zasięgiem tej strefy znajdują się wszystkie województwa o wysokim natężeniu ruchu turystycznego. Z województw o średnim natężeniu ruchu turystycznego jest tylko jedno, pozostałe 15 województw charakteryzuje się bardzo słabym natężeniem.

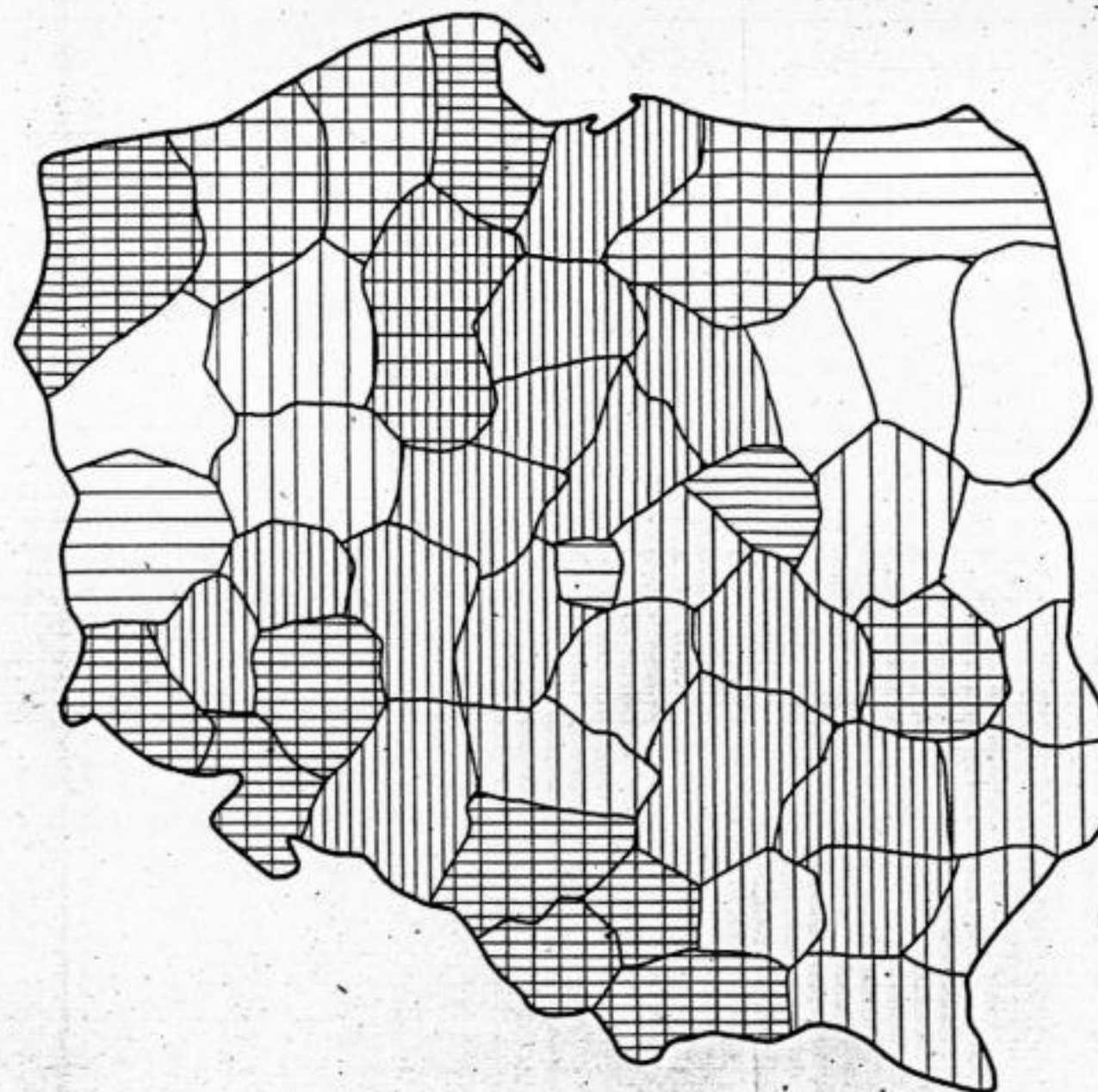
Tabela 7

Roślinieszczenia bazy noclegowej i ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności punktów transportowych według województw w 1985 roku

Strefa dostępności transportowej	Kategoria natężenia ruchu turystycznego	Wielkość bazy noclegowej w /26letnich/ w liczbach w procentach	Wielkość ruchu turystycznego /w osobach/ w liczbach w procentach
Dobra dostępność	wysokie natężenie szabo natężenie bardzo szabo natężenie	- 25547 142835	- 2,9 16,6
Łączna		169450	19,5
Szabo dostępność	wysokie natężenie szabo natężenie bardzo szabo natężenie	340672 159442 78009	39,5 18,5 9,1
Łączna		578123	68,1
Bardzo szabo dostępność	wysokie natężenie szabo natężenie bardzo szabo natężenie	24259 59203 31653	2,8 6,9 3,7
Łączna		115095	13,4
Łączna		851648	100,0
		14569365	100,0

Źródło : obliczenia własne

1C	2C	3C
1B	2B	3B
1A	2A	3A



Rys. 1 Dostępność punktów transportowych PKP i PKS oraz natężenie ruchu turystycznego

Dostępność punktów transportowych / linie pionowe /

- 1 - strefa dobrej dostępności
- 2 - strefa słabej dostępności
- 3 - strefa bardzo słabej dostępności

Natężenie ruchu turystycznego / linie poziome /

- A - strefa wysokiego natężenia
- B - strefa słabego natężenia
- C - strefa bardzo słabego natężenia

Większość bazy i ruchu turystycznego koncentruje się w strefie słabej dostępności punktów transportowych. Jest tutaj usytuowane 24 województwa: w tym 9 o wysokim natężeniu ruchu, 4 o słabym oraz 11 o bardzo słabym. Strefa ta skupia łącznie 578,1 tys. miejsc noclegowych, co stanowi 67,1% całości w Polsce, oraz 9,1 mln turystów, co obejmuje 62,5% całości ruchu turystycznego w kraju.

W strefie o bardzo słabej dostępności transportowej położone jest 10 województw, z tego 1 wyróżnia się wysokim natężeniem ruchu turystycznego, 4 słabym i 5 bardzo słabym. Łącznie województwa te skupiają 115,1 tys. miejsc noclegowych, tj. 13,4% z ogółu oraz około 2,7 mln turystów, tj. 18,4% z ogółu. Dość charakterystycznym zjawiskiem jest znacznie lepsze wykorzystanie bazy w tej strefie niż pozostałych strefach.

Reasumując należy się wnieść, że udostępnianie sieci punktów kolejowych i autobusowych jest niesgodne z potrzebami turystyki. Większość województw o dużych walorach turystycznych, stosunkowo niechętnie zagospodarowanych w bazę noclegową i odznaczających się wysoką frekwencją leży w strefie słabej lub bardzo słabej dostępności. Stan ten odbija się ujemnie na zaspokojeniu potrzeb przewozowych turystów. Zamiennym jest również lepsze wykorzystanie bazy noclegowej przez turystów w strefie bardzo słabej dostępności niż w pozostałych strefach. Fakt ten jest sprzeczny z powszechnie uznawaną tezą, że dobra dostępność transportowa sprzyja lepszemu wykorzystaniu walorów i bazy turystycznej.

Rozdział czwarty

Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w miastach i gminach

Analiza i ocena dostępności punktów transportowych w układzie wojewódzkim daje ogólny pogląd na kształtowanie tego zjawiska, ponieważ jednostki te są zbyt duże pod względem obszaru i ludności. Dla uzyskania dokładniejszego obrazu, zrodziła się konieczność rozpatrzenia tego zjawiska w mniejszych jednostkach terytorialnych jakimi są miasta i gminy. Postępowanie badawcze rozpoczęte od inwentaryzacji punktów transportowych. W dalszej fazie obliczono wskaźniki wielkości powierzchni i ludności przypadające na jeden punkt transportowy oraz przeprowadzono klasyfikację gmin i miast pod względem udostępnienia sieci transportowej. A w końcowym etapie obliczono wielkość powierzchni i ludności znajdującej się w strefie dobrej, słabej i bardzo słabej dostępności transportowej.

1. Kryteria i mierniki oceny

Współczesne znaczenie w ocenie udostępnienia punktów transportowych ma ustalenie właściwych kryteriów i mierników oceny. Za

podstawą do tego celu przyjęto wielkość zaplecza w postaci powierzchni i ludności przypadających na 1 punkt transportowy w poszczególnych gminach i miastach. Jednostki administracyjne posiadające wskaźniki niższe niż wynosi średnia krajowa zaliczono do strefy dobrej dostępności transportowej, natomiast, gdy wskaźniki te były wyższe do słabej i bardzo słabej. Wskaźniki rozgraniczające te dwie ostatnie strefy ustalono na podstawie średnich krajowych i wysokich wskaźników w pojedynczych gminach i miastach. Po odrzuceniu wskaźników skrajnie wysokich. Spotyka się bowiem nietypowe miasta i gminy, które mają zbyt wysokie wskaźniki powierzchni i ludności przypadające na 1 punkt transportowy.

Wskaźniki graniczne dla oceny miast i gmin pod względem udostępnienia zestawiono w poniższej tabeli nr 8.

Przyjęcie odrębnych wskaźników dla miast i gmin skutujących do oceny udostępnienia transportowego wynika z dużych dysproporcji w wyposażeniu terenów wiejskich i miejskich w sieć kolejową i autobusową, jak również dużych różnic w wielkości obszaru i ludności. Stosowanie jednolitych wskaźników do tego celu doprowadziłoby do wypaczenia stanu dostępności transportowej.

Po przeprowadzeniu klasyfikacji miast i gmin pod względem udostępnienia zestawiono wielkość powierzchni i ludności w różnych strefach dostępności transportowej. Relacje zachodzące między ludnością znajdującą się w różnych kategoriach dostępności stanowiły ostateczne kryterium oceny udostępnienia punktów transportowych. Sama liczba miast i ilość powierzchni nie odzwierciedla tego stanu tak dobrze jak ludność.

Tabela 8

Wskazniki graniczne oceny miast i gmin pod względem udostępnienia punktów transportowych

A. Gminy

Strefa dostępności transportowej	Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy według :	
	ludności w osobach	powierzchni w km ²
dobra	poniżej 325	poniżej 6,4
słaba	324 - 650	6,5 - 12,8
bardzo słaba	powyżej 651	powyżej 12,9

B. Miasta

Strefa dostępności transportowej	Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy według :	
	ludności w osobach	powierzchni w km ²
dobra	poniżej 3915	poniżej 3,5
słaba	- 7830	3,6 - 7,0
bardzo słaba	powyżej 7.831	powyżej 7,1

Źródło : opracowanie własne

Czasami jedno miasto zajmujące niewiele obszaru liczy więcej ludności niż kilka wojewódstw, na których położone jest kilkadziesiąt miast i gmin. Przykładowo można przytoczyć, że Warszawa traktowana jako 1 jednostka badawcza liczy sobie

1649 tys ludności, co odpowiada zaludnieniu ludności 5 wojewódstw najsłabiej zaludnionych, na których terytorium jest 260 gmin i miast. Podobne proporcje kształtują się w wielkości powierzchni. O ile Warszawa zajmuje 485 tys km², to obszar wspomnianych wojewódstw wynosi 28,3 tys km².

3. Stan dostępności punktów transportowych w miastach i gminach na tle natężenia ruchu turystycznego przedstawiono na mapie w skali 1 : 750 000 zamieszczonej na końcu pracy.

2. Rozmieszczenie punktów transportowych

Gminy i miasta są podstawowymi jednostkami administracyjnymi w których koncentruje się życie gospodarcze i społeczne. Na jednostkach tych leży obowiązek zaspokojenia różnorodnych potrzeb ludności. Do potrzeb tych należą między innymi potrzeby przewozowe związane ze sprawami bytowymi, dojazdami do pracy lub szkoły a tak samo turystyką. Od ich wyposażenia w punkty transportowe zależy w dużej mierze stopień zaspokojenia tych potrzeb, a także udostępnienia sieci transportu.

Według przeprowadzonej inwentaryzacji transport kolejowy i autobusowy w 1985 roku wyposażone były w 51302 punkty transportowe. Z tej liczby na miasta przypadało 5679 punktów, tj. 11,1% ogółu punktów, a na gminy - 45623 punktów, co stanowiło 88,9% ogółu. Średnia na 1 jednostkę administracyjną przypadało 17,5 punktu transportowego, a analogiczne wskaźniki dla miast i gmin kształtowały się odpowiednio na poziomie 7,0 oraz 21,5. Wskaźniki te świadczą o dużych dysproporcjach w wyposażeniu

miast i wsi w sieć transportową. Dalejsze potwierdzenie tego jest wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy.

Wielkość zaplecza przypadającego na 1
punkt transportowy /PKP i PKS łącznie/
obszar w km² ludność w tys.

Miasta	3,3	3915,1
Wieś	6,4	325,0
Razem	6,1	722,4

Transport kolejowy charakteryzuje się mniejszą ilością punktów transportowych niż transport autobusowy. Na ogólną liczbę 4538 dworców i stacji kolejowych miasta obsługuje 1209 a gminy 3327. Przeciętnie na 1 miasto przypada 1,5 punktu transportowego PKP a na gminę 2,1. Prawie połowa miast i gmin nie posiada na swoim terytorium punktów transportowych, co ujemnie odbija się na udostępnieniu sieci kolejowej.

Transport autobusowy posiada 46766 punktów transportowych z tego miasta obsługuje 4470 punktów a pozostałe 42.296 gminy. Średnio na 1 miasto przypada 5,5 punktów PKS, a na gminę 19,9.

Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy w miastach i gminach w transporcie kolejowym i autobusowym przedstawia się następująco :

Transport kolejowy

Wielkość zaplecza przypadającego na 1 punkt transportowy
obszar w km² ludność w osobach

Miasta	33,0	4457,3
Gminy	16,4	18389,8
Razem	63,9	8170,9

Transport autobusowy

Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy		
	obszar w km ²	ludność w osobach
Miasta	4,4	4973,9
Gminy	6,9	350,6
Razem	6,7	792,5

Z porównania powyższych danych można wysunąć następujące wnioski :

- wielkość zaplecza transportu kolejowego obsługiwanego przez 1 punkt transportowy jest blisko 10 - krotnie większa niż w transporcie autobusowym zarówno pod względem powierzchni jak i ludności,
- transport kolejowy charakteryzuje się dużymi dysproporcjami w wielkości obszaru i ludności przypadających na 1 punkt transportowy w miastach i gminach,
- transport autobusowy małymi różnicami w wielkości powierzchni oraz dużymi w liczbie ludności obsługiwanych przez 1 punkt transportowy w miastach i gminach.

3. Dostępność punktów transportowych według miast i gmin

Opierając się na przyjętych kryteriach i miernikach przeprowadzono klasyfikację miast i gmin pod względem udostępnienia punktów transportu kolejowego i autobusowego. Na 2935 jednostki administracyjne do różnych stref dostępności transportowej zaliczono :

- 1134 jednostek administracyjnych, tj. 38,7% z ogółu do strefy dobrej dostępności transportowej,
- 1400 jednostek administracyjnych, tj. 47,7% z ogółu do strefy słabej dostępności transportowej,
- 399 jednostek administracyjnych, tj. 13,6% z ogółu do strefy bardzo słabej dostępności transportowej.

Stopień udostępnienia sieci PWP i FBS w miastach jest znaczenie lepszy niż w gminach. Odsetek miast i gmin w różnych strefach dostępności transportowych obrazuje poniższe zestawienie.

	Strefy dostępności transportowej :		
	dobra	słaba	bardzo słaba
miasta	55,4	30,8	13,8
wieś	32,3	54,2	13,5

Według województw wyższe odsetki jednostek administracyjnych położonych w obszarze strefy dobrej dostępności posiadają woj.: olbuskie - 85,8% ogółu jednostek, wrocławskie - 78,8%, toruńskie - 75,5%, konińskie - 75,4%, wrocławskie - 69,8%, leszczyńskie - 62,0%, legnickie i kosielskie po - 57,9%, olsztyńskie - 58,0% oraz pomorskie - 56,7%.

Najniższe odsetki jednostek administracyjnych w strefie dobrej dostępności notuje się w woj.: tarnobrzeska - 7,5%, katowicka - 10,8%, nowosądecka - 12,8%, siedlecka - 12,7%, konińska - 17,3%, częstochowska - 17,4%, zamojska - 17,9%, białska - 18,5%, krakowska - 18,8%, białopodlaska - 19,1%.

Szczegółowe dane na ten temat zawiera tabela nr 9.

Tabela 9

Dostępność punktów transportowych PKP i PKS miastach i gminach w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwa		Strefy dostępności transportowej w jednostkach administracyjnych							
			w liczbach bezwzględnych				w procentach			
			dobra	słaba	bardzo słaba	razem	dobra	słaba	bardzo słaba	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Warszawskie	a	13	6	8	27				
		b	7	13	12	32				
		c	20	19	20	59	33,9	32,2	33,9	100,0
2.	Białopodlaskie	a	2	3	1	6				
		b	6	27	3	36				
		c	8	30	4	42	19,1	71,4	9,5	100,0
3.	Białostockie	a	7	5	5	17				
		b	11	32	6	49				
		c	18	37	11	66	27,2	56,1	16,7	100,0
4.	Białskie	a	10	8	-	18				
		b	2	25	20	47				
		c	12	33	20	65	18,5	50,8	30,7	100,0
5.	Bydgoskie	a	1	25	1	27				
		b	40	14	1	55				
		c	41	39	2	82	50,0	47,6	2,4	100,0
6.	Chełmskie	a	1	3	-	4				
		b	13	10	3	26				
		c	14	13	3	30	46,7	43,3	10,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	Ciechanowskie	a	6	2	1	9				
		b	23	18	-	46				
		c	34	20	1	55	61,8	36,4	1,8	100,0
8.	Częstochowskie	a	4	7	6	17				
		b	8	31	13	52				
		c	12	33	19	69	17,4	55,1	27,5	100,0
9.	Elbląskie	a	13	1	2	16				
		b	27	9	1	37				
		c	40	10	3	53	75,5	18,9	5,6	100,0
10.	Gdańskie	a	7	6	6	19				
		b	14	30	1	45				
		c	21	36	7	64	32,8	56,3	10,9	100,0
11.	Gorzowskie	a	12	7	2	21				
		b	3	27	8	38				
		c	15	34	10	59	25,4	57,6	17,0	100,0
12.	Jeleniogórskie	a	13	10	2	25				
		b	11	15	2	28				
		c	24	25	4	53	45,3	47,2	7,5	100,0
13.	Kaliskie	a	14	3	3	20				
		b	20	34	1	55				
		c	34	37	4	75	45,3	49,4	5,3	100,0
14.	Katowickie	a	8	21	16	45				
		b	2	23	23	48				
		c	10	44	39	93	10,8	47,3	41,9	100,0
15.	Kieleckie	a	12	5	-	17				
		b	21	35	13	69				
		c	33	40	13	86	38,4	46,5	15,1	100,0
16.	Koninśkie	a	15	2	1	18				
		b	31	12	-	43				
		c	46	14	1	61	75,4	23,0	1,6	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17.	Koszalińskie	a	12	5	-	17				
		b	18	16	1	35				
		c	30	21	1	52	57,7	40,4	1,9	100,0
18.	Krahowskie	a	6	2	2	10				
		b	3	20	15	33				
		c	9	22	17	48	18,8	45,8	35,4	100,0
19.	Prochocickie	a	11	1	-	12				
		b	4	26	9	39				
		c	15	27	9	51	29,4	53,0	17,6	100,0
20.	Legnickie	a	5	-	6	11				
		b	19	9	3	31				
		c	24	9	9	42	57,2	21,4	21,4	100,0
21.	Leszczyńskie	a	13	7	-	20				
		b	18	12	-	30				
		c	31	19	-	50	62,0	33,0	-	100,0
22.	Lubelskie	a	7	7	2	16				
		b	20	40	3	63				
		c	27	47	5	79	34,2	59,5	6,3	100,0
23.	Łowickie	a	-	7	5	12				
		b	9	26	5	40				
		c	9	33	10	52	17,3	63,5	19,2	100,0
24.	Łódzkie	a	3	2	3	8				
		b	2	5	4	11				
		c	5	7	7	19	26,4	36,8	36,8	100,0
25.	Nowosądeckie	a	6	7	1	14				
		b	1	24	18	43				
		c	7	31	19	57	12,3	54,4	33,3	100,0
26.	Olsztynskie	a	18	3	-	21				
		b	22	24	2	48				
		c	40	27	2	69	59,0	39,1	2,9	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27.	Opolskie	a	14	14	1	29				
		b	19	30	4	61				
		c	33	52	5	90	36,7	57,8	5,5	100,0
28.	Ostrołęckie	a	5	4	-	9				
		b	5	23	11	39				
		c	10	27	11	49	20,8	56,3	22,9	100,0
29.	Pileskie	a	23	-	1	24				
		b	9	22	5	36				
		c	32	22	6	60	53,3	36,7	10,0	100,0
30.	Piotrkowskie	a	4	6	-	10				
		b	14	26	11	51				
		c	18	32	11	61	29,5	52,5	18,0	100,0
31.	Płockie	a	3	2	4	9				
		b	23	19	2	44				
		c	26	21	6	53	49,1	39,6	11,3	100,0
32.	Poznańskie	a	25	7	1	33				
		b	26	26	5	57				
		c	51	33	6	90	56,7	36,7	6,6	100,0
33.	Przemyskie	a	6	1	2	9				
		b	5	24	6	35				
		c	11	25	8	44	25,0	56,8	18,2	100,0
34.	Radomskie	a	10	3	2	15				
		b	21	39	1	61				
		c	31	42	3	76	40,8	55,3	3,9	100,0
35.	Rzeszowskie	a	8	5	-	13				
		b	6	29	7	42				
		c	14	34	7	55	25,5	61,8	12,7	100,0
36.	Siedleckie	a	4	6	3	13				
		b	6	55	5	66				
		c	10	61	8	79	12,7	77,2	10,1	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37.	Sieradzkio	a	6	2	1	9				
		b	17	20	3	40				
		c	23	22	4	49	46,9	44,9	8,2	100,0
38.	Skiernewickie	a	5	3	-	8				
		b	11	18	8	37				
		c	16	21	8	45	35,6	46,7	17,7	100,0
39.	Szupokie	a	6	3	2	11				
		b	10	20	1	31				
		c	16	23	3	42	38,1	54,8	7,1	100,0
40.	Susalskie	a	12	3	-	15				
		b	7	30	6	43				
		c	19	33	6	58	32,8	56,9	10,3	100,0
41.	Szczecińskie	a	22	5	3	30				
		b	13	33	5	51				
		c	35	33	8	81	43,2	46,9	9,9	100,0
42.	Tarnobrzeskie	a	6	5	3	14				
		b	15	33	4	52				
		c	21	38	7	66	31,8	57,6	10,6	100,0
43.	Tarnowskie	a	1	5	3	9				
		b	3	21	20	44				
		c	4	26	23	53	7,5	49,1	43,4	100,0
44.	Toruńskie	a	11	2	-	13				
		b	35	5	1	41				
		c	46	7	1	54	85,2	13,0	1,8	100,0
45.	Wałbrzyskie	a	18	7	6	31				
		b	12	17	1	30				
		c	30	24	7	61	49,2	39,3	11,5	100,0
46.	Włocławskie	a	13	1	-	14				
		b	20	10	-	36				
		c	41	11	-	52	73,8	21,2	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
47.	Wrocławskie	a	11	4	1	16				
		b	26	11	-	37				
		c	37	15	1	53	69,8	26,3	1,9	100,0
48.	Zamojskie	a	1	3	1	5				
		b	9	36	6	51				
		c	10	39	7	56	17,9	69,6	12,5	100,0
49.	Zielonogórskie	a	17	4	5	26				
		b	4	38	8	50				
		c	21	42	13	76	27,6	55,3	17,1	100,0
	R A Z E M	a	450	250	112	612	55,4	30,8	13,8	100,0
		b	684	1150	287	2121	32,3	54,2	13,5	100,0
		c	1134	1400	399	2933	38,7	47,7	13,6	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków kolejowych i autobusowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN jak również sporządzonej na tej podstawie statystyki /Por: Bolesław Prażmowski: Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1988./

4. Dostępność punktów transportowych według powierzchni

Ocena dostępności punktów transportowych w miastach i gminach pozwala na uchwycenie wielkości obszaru i ludności znajdujących się w poszczególnych strefach. Obszar pozwala na analizę tego zjawiska od strony przestrzennej, a ludność od strony możliwości zaspokojenia potrzeb przewożonych na odpowiednim poziomie.

Po przeprowadzeniu obliczeń okazało się, że :

- strefa dobrej dostępności transportowej obejmuje obszar 97.164 km², co stanowi 31,1% ogółu powierzchni kraju,
- strefa słabej dostępności szlak transportowej obejmuje 172.931 km², co stanowi 55,3% ogółu powierzchni kraju,
- strefa bardzo słabej dostępności transportowej zajmuje 42.566 km², tj. 13,6% ogółu powierzchni.

W miastach rozkład powierzchni w różnych strefach jest mniej więcej jednaki, natomiast w gminach największy obszar położony jest w strefie słabej dostępności. W odsetkach zjawisko to przedstawia się następująco :

Strefy dostępności transportowej :

	dobra	słaba	bardzo słaba
miasta	31,1	33,9	35,0
wioś	31,0	56,8	12,2

Według województw największą powierzchnię w strefie dobrej dostępności punktów transportowych znajduje się w woj. toruńskim gdzie 83,0% całości powierzchni, konińskim - 74,9%, elbląskim - 69,2%, wrocławskim - 68,3%, bydgoskim - 64,8%, wrocławskim - 62,2%, ciechanowskim - 62,1%, leszczyńskim - 58,9%, legnickim - 52,1% oraz płońskim - 51,2%.

Najmniej powierzchni w strefie dobrej dostępności punktów transportowych znajduje się w woj.: zielonogórskim - 7,0% całości powierzchni, tarnowskim - 6,8%, siedleckim - 7,4%, nowosądeckim - 8,2%, krakowskim - 8,8%, białym - 10,1%, białopodlaskim - 10,9% oraz katowickim - 10,5%.

Wielkość powierzchni w różnych strefach dostępności dokładnie przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 16

Dostępność punktów transportowych PTP i PKS w miastach i gminach według powierzchni w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwa		Stosy dostępności transportowej według powierzchni w km ²							
			w liczbach bezwzględnych				w procentach			
			dobro	słabo	bardzo słabo	razem	dobro	słabo	bardzo słabo	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Warszawskie	a	225	111	667	1003				
		b	609	1445	731	2785				
		c	834	1556	1398	3788	22,0	41,1	36,9	100,0
2.	Białopodlaskie	a	18	89	24	131				
		b	566	4354	297	5217				
		c	584	4443	321	5348	10,9	83,1	6,0	100,0
3.	Białostockie	a	101	119	186	406				
		b	1717	7008	924	9649				
		c	1818	7127	1110	10055	18,1	70,9	11,0	100,0
4.	Białskie	a	295	279	-	574				
		b	81	2020	1029	3130				
		c	376	2299	1029	3704	10,1	62,1	27,8	100,0
5.	Bydgoskie	a	218	30	175	423				
		b	6488	3281	157	9926				
		c	6706	3311	332	10349	64,8	32,0	3,2	100,0
6.	Chełmskie	a	35	90	-	125				
		b	1611	1598	532	3741				
		c	1646	1688	532	3866	42,5	43,7	13,8	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	Ciechanowskie	a	66	56	9	131				
		b	3887	2344	-	6231				
		c	3951	2400	9	6362	62,1	37,8	0,1	100,0
8.	Częstochowskie	a	116	195	460	771				
		b	847	3434	1130	5411				
		c	963	3629	1590	6182	15,6	58,7	25,7	100,0
9.	Elbląskie	a	71	14	59	144				
		b	4152	1615	192	5959				
		c	4223	1629	251	6103	69,2	26,7	4,1	100,0
10.	Gdańskie	a	81	95	491	667				
		b	2106	4498	123	6727				
		c	2187	4593	614	7394	29,6	62,1	8,3	100,0
11.	Gorzowskie	a	120	103	116	339				
		b	686	5699	1760	8145				
		c	806	5802	1876	8484	9,5	68,4	22,1	100,0
12.	Jeleniogórskie	a	141	400	72	613				
		b	1333	1823	609	3765				
		c	1474	2223	681	4378	33,7	50,8	15,5	100,0
13.	Kaliskie	a	99	40	98	237				
		b	1995	4209	71	6275				
		c	2094	4249	169	6512	32,2	65,2	2,6	100,0
14.	Katowickie	a	502	1374	1187	3063				
		b	199	1935	1453	3587				
		c	701	3309	2640	6650	10,5	49,7	39,8	100,0
15.	Kieleckie	a	148	293	-	441				
		b	2571	4906	1293	8770				
		c	2719	5199	1293	9211	29,5	56,5	14,0	100,0
16.	Koninśkie	a	161	24	212	197				
		b	3688	1254	-	4942				
		c	3849	1278	12	5139	74,9	24,9	0,2	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17.	Koszalińskie	a	174	165	-	339				
		b	3122	4822	187	8131				
		c	3296	4987	187	8470	38,9	58,9	2,2	100,0
18.	Krakowskie	a	78	57	325	460				
		b	209	1544	1041	2794				
		c	287	1601	1366	3254	8,8	49,2	42,0	100,0
19.	Krośniewskie	a	201	22	-	223				
		b	515	3069	1895	5479				
		c	716	3091	1895	5702	12,6	54,2	33,2	100,0
20.	Legnickie	a	48	-	130	178				
		b	2056	1220	583	3859				
		c	2104	1220	713	4037	52,1	30,2	17,7	100,0
21.	Leszczyńskie	a	42	84	-	126				
		b	2406	1622	-	4028				
		c	2448	1706	-	4154	58,9	41,1	-	100,0
22.	Lubelskie	a	106	196	148	450				
		b	1930	4114	298	6342				
		c	2036	4310	446	6792	29,9	63,5	6,6	100,0
23.	Łomżyńskie	a	-	128	102	230				
		b	1257	3811	1386	6454				
		c	1257	3939	1488	6684	18,8	58,9	22,3	100,0
24.	Łódzkie	a	39	27	269	335				
		b	205	623	360	1188				
		c	244	650	629	1523	16,0	42,7	41,3	100,0
25.	Nowosądeckie	a	197	258	88	543				
		b	263	3030	1740	5033				
		c	460	3288	1828	5576	8,2	59,0	32,8	100,0
26.	Olsztyńskie	a	150	87	-	237				
		b	5274	6224	592	12090				
		c	5424	6311	592	12327	44,0	51,2	4,8	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27.	Opolskie	a	297	321	56	674				
		b	2809	4777	280	7861				
		c	3101	5098	336	8535	36,3	59,8	3,9	100,0
28.	Ostrołęckie	a	68	100	-	168				
		b	751	1810	3769	6330				
		c	819	1910	3769	6498	12,6	29,4	58,0	100,0
29.	Pileskie	a	281	-	73	354				
		b	1479	5176	1196	7851				
		c	1760	5176	1269	8205	21,4	63,1	15,5	100,0
30.	Piotrkowskie	a	55	205	-	260				
		b	1702	3202	1102	6006				
		c	1757	3407	1102	6266	28,0	54,4	17,6	100,0
31.	Płockie	a	54	75	83	212				
		b	2565	2146	194	4905				
		c	2619	2221	277	5117	51,2	43,4	5,4	100,0
32.	Poznańskie	a	185	94	228	507				
		b	3155	3034	655	7644				
		c	3340	3928	883	8151	41,0	48,2	10,8	100,0
33.	Przemyskie	a	93	34	59	186				
		b	474	3338	439	4251				
		c	567	3372	498	4437	12,8	76,0	11,2	100,0
34.	Radomskie	a	136	60	129	325				
		b	2419	4475	75	6969				
		c	2555	4535	204	7294	35,0	62,2	2,8	100,0
35.	Rzeszowskie	a	94	141	-	235				
		b	584	2899	679	4162				
		c	678	3040	679	4397	15,4	69,2	15,4	100,0
36.	Siedleckie	a	41	105	69	215				
		b	588	7172	524	8284				
		c	629	7277	593	8499	7,4	85,6	7,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37.	Sieradzkie	a	73	69	11	153				
		b	2124	2295	297	4716				
		c	2197	2364	308	4869	45,1	48,6	6,3	100,0
38.	Skierniewickie	a	106	44	-	150				
		b	1178	1968	664	3810				
		c	1284	2012	664	3960	32,4	50,8	16,8	100,0
39.	Słupskie	a	56	76	56	188				
		b	1916	5074	275	7265				
		c	1972	5150	331	7453	26,5	69,1	4,4	100,0
40.	Suwałskie	a	166	109	-	275				
		b	1627	7306	1282	10215				
		c	1793	7415	1282	10490	17,1	70,7	12,2	100,0
41.	Szczecińskie	a	149	116	530	795				
		b	1832	6440	914	9186				
		c	1981	6556	1444	9981	19,8	65,7	14,5	100,0
42.	Tarnobrzskie	a	104	151	152	407				
		b	1380	4059	437	5876				
		c	1484	4210	589	6283	23,6	67,0	9,4	100,0
43.	Tarnowskie	a	5	104	111	220				
		b	277	1937	1717	3931				
		c	282	2041	1828	4151	6,8	49,2	44,0	100,0
44.	Toruńskie	a	86	175	-	261				
		b	4356	530	201	5087				
		c	4442	705	201	5348	83,0	13,2	3,8	100,0
45.	Wałbrzyskie	a	301	130	302	733				
		b	1648	1735	52	3435				
		c	1949	1865	354	4168	46,8	44,7	8,5	100,0
46.	Włocławskie	a	74	85	-	159				
		b	2933	1310	-	4243				
		c	3007	1395	-	4402	68,3	31,7	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
47.	Wrocławskie	a	145	86	293	524				
		b	3768	1995	-	5763				
		c	3913	2081	293	6287	62,2	33,1	4,7	100,0
48.	Zamojskie	a	21	75	31	127				
		b	1188	4898	767	6853				
		c	1209	4973	798	6980	17,3	71,3	11,4	100,0
49.	Zielonogórskie	a	141	45	147	333				
		b	480	6317	1738	8555				
		c	621	6862	1885	8868	7,0	71,7	21,3	100,0
	R A Z E M	a	6163	6736	6948	19847	31,1	33,9	35,0	100,0
		b	91001	166195	35640	292836	31,0	56,8	12,2	100,0
		c	97164	172931	42588	312683	31,1	55,3	13,6	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków kolejowych i autobusowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, jak również sporządzonych na tej podstawie statystyki /Por: Bolesław Prażanowski: Dostępność komunikacji przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1988./

5. Dostępność punktów transportowych według ludności

Liczba ludności zamieszkanej w różnych strefach dostępności punktów transportowych jest najważniejszym kryterium w ocenie tego zjawiska. W świetle przeprowadzonych badań rozmieszczenie ludności w różnych strefach dostępności przedstawia się następująco : w

- strefie dobrej dostępności transportowej zamieszkuje 9.469,7 tys ludności, co stanowi 25,6% ogółu ludności kraju,
- strefie słabej dostępności transportowej - 14.352,2 tys, tj. 38,7% ogółu ludności,
- strefie bardzo słabej dostępności transportowej - 13.247,2 tys, co stanowi 35,7% ogółu ludności.

W rozbięciu na miasto i wieś proporcje w rozmieszczeniu ludności w różnych strefach dostępności punktów transportowych kształtują się następująco :

Strefy dostępności transportowej :

	dobra	słaba	bardzo słaba
miasto	23,5	27,6	48,9
wieś	28,6	55,4	16,0

Jak wynika z powyższego zestawienia stan dostępności punktów

transportowych w miastach jest nieco gorzej niż w gminach. Stan ten niewątpliwie odbija się ujemnie na turystyce, ponieważ większość bazy noclegowej i ruchu turystycznego koncentruje się w miastach.

Według województw najwięcej ludności w strefie dobrej dostępności znajduje się w woj.: konińskim, gdzie aż 75,0% całości ludności znajduje się w obrębie strefy dobrej dostępności. Dalesze miejsca pod tym względem zajmują: pilskie - 63,7%, ciechanowskie - 55,9%, włocławskie - 56,1%, oleszyńskie - 52,9%, sieradzkie - 51,3%, toruńskie - 50,0%, bydgoskie - 48,6%. Natomiast najmniej ludności w strefie dobrej dostępności notuje się w woj.: tarnowskim - 3,5%, krakowskim - 6,7%, zódkim, siedleckim po - 9,9%, warszawskim - 10,3%, gdańskim - 11,5%, łódzkim - 12,6%, częstochowskim - 13,2%, białopodlaskim - 13,6%, nowosądeckim - 13,5%.

Szczegółowe dane na ten temat zawarto w tabeli nr 11.

Reasumując należy stwierdzić, że stan udostępnienia punktów transportu kolejowego i autobusowego w Polsce jest nieusadowalający. Ilość punktów jest zbyt mała w stosunku do wielkości powierzchni i ludności, którą powinny obsługiwać. Na skutek tego odległość i czas dojścia do najbliższego punktu transportowego są zbyt długie, a obsługa podróżnych na dworcach, przystankach i stacjach nie jest w stanie zapewnić należytego standardu. Jedynie 23,5% ludności kraju, oraz 31,1% powierzchni znajduje się w strefie właściwego udostępnienia sieci kolejowej i autobusowej. Poprawa tego stanu wymagać będzie doinwestowania w sieć transportową.

Tabela 11

Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w miastach i gminach według ludności w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwa		Strefy dostępności transportowej według ludności w osobach							
			w liczbach bezwzględnych				w procentach			
			dobra	słaba	bardzo słaba	razem	dobra	słaba	bardzo słaba	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Warszawskie	a		207960	138422	1772658	2119040				
	b		38368	117992	120160	276520				
	c		246328	256414	1892818	2395560	10,3	10,7	79,0	100,0
2. Białopodlaskie	a		15205	74856	6075	96136				
	b		24949	159188	15296	199433				
	c		40154	234044	21371	295569	13,6	79,2	7,2	100,0
3. Białostockie	a		86774	44435	253310	384519				
	b		72427	183457	25683	281567				
	c		159201	227892	278993	666086	23,9	34,2	41,9	100,0
4. Bielskie	a		152085	271207	-	423292				
	b		88963	203235	229785	441983				
	c		161048	474442	229785	865275	18,6	54,8	26,6	100,0
5. Bydgoskie	a		242219	70873	361391	674483				
	b		279326	119222	1067	399615				
	c		521545	190095	362458	1074098	48,6	17,7	33,7	100,0
6. Chełmskie	a		4052	91336	-	95388				
	b		74907	59205	9511	143703				
	c		78959	150621	9511	239091	33,0	63,0	4,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	Ciechanowskie	a	64328	54921	17841	137090				
		b	168192	110479	-	278671				
		c	232520	165400	17841	415761	55,9	40,0	4,1	100,0
8.	Częstochowskie	a	50338	42620	297210	390168				
		b	50024	212389	110168	372581				
		c	100362	255009	407378	762749	13,2	33,4	53,4	100,0
9.	Elbląskie	a	81605	34834	154505	271024				
		b	150373	36384	4764	191521				
		c	232058	71218	159269	462545	50,2	15,4	34,4	100,0
10.	Gdańskie	a	61497	97075	898259	1056831				
		b	98370	229507	2706	330583				
		c	159867	326582	900965	1387414	11,5	23,5	65,0	100,0
11.	Gorzowskie	a	74314	85153	130032	289504				
		b	23112	136801	29821	189734				
		c	97426	221959	159853	479238	20,3	46,3	33,4	100,0
12.	Jeleniogórskie	a	127962	194263	9014	331239				
		b	63537	101984	10270	175791				
		c	191499	296247	19284	507030	37,8	58,4	3,8	100,0
13.	Kaliskie	a	83087	31372	193307	307766				
		b	113403	267107	3011	383521				
		c	196490	298479	196316	691287	28,4	43,2	28,4	100,0
14.	Katowickie	a	478494	1268580	1670382	3417456				
		b	11784	225109	241189	478082				
		c	490278	1493689	1911571	3895538	12,6	38,3	49,1	100,0
15.	Kieleckie	a	106469	382972	-	489441				
		b	158976	329985	122952	611913				
		c	265445	712957	122952	1101354	24,2	64,7	11,1	100,0
16.	Koninśkie	a	139275	33735	2806	175816				
		b	202349	77246	-	279595				
		c	341624	110981	2806	455411	75,0	24,4	0,6	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17.	Kozalibskie	a	112683	132245	-	294933				
		b	97869	87624	3348	188841				
		c	210557	269869	3348	483774	43,5	55,8	0,7	100,
18.	Krahowickie	a	64673	22956	745400	833029				
		b	15872	177816	178754	372442				
		c	80545	200772	924154	1205471	6,7	16,6	76,7	100,
19.	Krośniewskie	a	149460	4615	-	154075				
		b	22305	214550	79187	316042				
		c	171765	219165	79187	470117	36,6	46,6	16,8	100,
20.	Legnickie	a	111876	-	210971	322947				
		b	95760	51221	14832	161813				
		c	207636	51221	225803	484660	42,8	10,6	46,6	100,
21.	Leszczyńskie	a	33016	138806	-	171822				
		b	106393	94252	-	200645				
		c	139409	233050	-	372467	57,4	62,6	-	100,
22.	Lubelskie	a	90491	125516	326488	542495				
		b	120483	294974	18902	434359				
		c	210974	420490	345390	976854	21,6	43,0	35,4	100,
23.	Łomżyńskie	a	-	48561	71537	120118				
		b	49022	139828	27688	216538				
		c	49022	188409	99225	336656	14,6	56,0	29,4	100,
24.	Łódzkie	a	39560	34106	976896	1050562				
		b	13154	39080	46338	98572				
		c	52714	73186	1023234	1149134	4,6	6,4	89,0	100,
25.	Nowosądeckie	a	79345	148548	6179	234072				
		b	9582	228628	186973	425188				
		c	88927	377176	193157	659260	13,5	57,2	29,3	100,
26.	Oleśtyńskie	a	224213	180443	-	404656				
		b	155437	147804	9139	312380				
		c	379650	328247	9139	717036	52,9	45,8	1,3	100,

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27.	Opolskie	a	184264	3235468	4003	511813				
		b	152940	313211	28000	494151				
		c	337204	636757	32003	1005964	33,5	63,3	3,2	100,0
28.	Ostrołęckie	a	55030	62800	-	117838				
		b	26010	157570	79540	263920				
		c	81840	220378	79540	381758	21,5	57,7	20,8	100,0
29.	Piasek	a	240336	-	7011	248197				
		b	52795	141434	18101	212330				
		c	293181	141434	25912	460527	63,7	30,7	5,6	100,0
30.	Piotrkowskie	a	64628	219989	-	284617				
		b	79796	180190	83809	343795				
		c	144424	400179	83809	628412	23,0	63,7	13,3	100,0
31.	Poznańskie	a	87214	130610	14181	232005				
		b	134679	129231	11431	275341				
		c	221893	259841	25612	507346	43,7	51,2	5,1	100,0
32.	Poznańskie	a	182791	141496	574069	898356				
		b	167722	184764	38223	390709				
		c	350513	326260	612292	1289065	27,3	25,2	47,5	100,0
33.	Przemyskie	a	34232	39579	66330	140141				
		b	29361	170183	52841	252305				
		c	63593	209762	119171	392526	16,2	53,4	30,4	100,0
34.	Radomskie	a	90675	17241	214352	322268				
		b	124747	263411	9131	402209				
		c	215422	285652	223483	724557				
35.	Rzeszowskie	a	61632	195407	-	257039				
		b	41861	297746	85957	425564				
		c	103493	493153	85957	682603	15,2	72,2	12,6	100,0
36.	Siedleckie	a	36905	64307	80535	181627				
		b	25586	391178	34632	451396				
		c	62571	455485	114967	633023	9,9	71,9	18,2	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37.	Sieradzkie	a	90942	37332	3141	132015				
		b	113961	130403	22732	267096				
		c	204903	163335	25873	399111	51,3	42,2	6,5	100,0
38.	Skierniewickie	a	123209	42053	-	172122				
		b	60168	115000	60103	235439				
		c	109457	157921	60103	407561	46,5	38,7	14,8	100,0
39.	Skupokie	a	61506	126261	22293	210140				
		b	49226	127604	3791	180621				
		c	110812	253865	26084	390761	28,3	65,0	6,7	100,0
40.	Suwalskie	a	136072	85163	-	221235				
		b	40864	158276	22378	222018				
		c	176936	243439	22878	443253	40,0	54,9	5,1	100,0
41.	Szczecińskie	a	124792	99617	464796	609205				
		b	63364	166517	13983	243864				
		c	188156	266134	470779	933069	20,2	28,5	51,3	100,0
42.	Tarnobrzelskie	a	65277	59062	75356	199695				
		b	84002	265585	27671	377258				
		c	149279	324647	103027	576953	25,9	56,3	17,8	100,0
43.	Tarnowskie	a	1317	89676	125916	216909				
		b	21095	193203	202755	417053				
		c	22412	202879	328671	633962	3,5	44,6	51,9	100,0
44.	Toruńskie	a	105179	280139	-	385318				
		b	211402	33982	2877	248261				
		c	316581	314121	2877	633579	50,0	49,6	0,4	100,0
45.	Wąbrzeskie	a	199067	102533	232097	534502				
		b	90902	103350	33151	197403				
		c	290769	205886	235248	731905	39,7	28,1	32,2	100,0
46.	Włocławskie	a	75035	115323	-	190363				
		b	162923	70794	-	233717				
		c	237958	186122	-	424000	56,1	43,9	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
47.	Wrocławskie	a	134167	32467	635955	802589				
		b	204783	101843	-	306631				
		c	338955	134310	635955	1109220	30,6	12,1	57,3	100,0
48.	Zamojskie	a	23969	42135	54836	120940				
		b	61680	258768	44353	364801				
		c	85649	300903	99189	485741	17,6	62,0	20,4	100,0
49.	Zielonogórskie	a	153456	34346	104833	376835				
		b	19200	202820	40037	262057				
		c	177656	237166	224070	638892	27,8	37,1	35,1	100,0
R A Z E M		a	5224851	6144955	10863765	22233571	23,5	27,6	48,9	100,0
		b	4244809	8207293	2377625	14849732	28,6	55,4	16,0	100,0
		c	9469660	14352253	13241390	37083303	25,6	38,7	35,7	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków autobusowych i kolejowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, jak również sporządzonych na tej podstawie statystyki. /Por. Bolesław Prażmowski: Dostępność komunikacji przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1988./

Rozdział piąty

Ocena dostępności transportowej dla potrzeb turystyki

Najważniejszym celem pracy była ocena punktów transportowych PKP i PKS dla potrzeb turystyki. W celu rozpatrzenia tego zagadnienia obliczono wielkość bazy noclegowej i ruchu turystycznego w strefach dobrej, słabej, i bardzo słabej dostępności transportowej. Ponadto opracowano mapę dostępności sieci PKP według gmin i miast. Na mapie tej naniesiono strefy dostępności transportowej oraz strefy natężenia ruchu turystycznego.

1. Kryteria i mierniki oceny

Dla wyodrębnienia stref natężenia ruchu turystycznego przeprowadzono klasyfikację gmin i miast w zależności od wielkości ruchu turystycznego. Wyróżniono trzy kategorie. Do pierwszej zaliczono miasta i gminy o wysokim natężeniu ruchu turystycznego, do drugiej o słabym, a trzeciej o bardzo słabym. Oprócz tego wyodrębniono miasta i gminy pozbawione ruchu turystycznego z powodu braku bazy noclegowej.

Punktem odniesienia dla wydzielenia miast i gmin o wysokim

miarą ruchu turystycznego była średnia wielkość ruchu turystycznego. Dla gmin przyjęto przeciętną przypadającą na jedną gminę, a dla miast przypadającą na 1 miasto. W przypadku, kiedy wielkość ruchu turystycznego w danej jednostce administracyjnej przewyższała średnią, wówczas kwalifikowano ją do kategorii o wysokim natężeniu. Natomiast gdy wielkość była niższa zaliczano do kategorii o słabym lub bardzo słabym natężeniu. Wskaźniki graniczne dla rozgraniczenia tych dwóch ostatnich kategorii ustalono w oparciu o średnią wielkość ruchu turystycznego i minimalne rozmiary w obu tych typach jednostek administracyjnych.

W rezultacie przyjęto następujące wskaźniki.

Tabela 12

Wskaźniki graniczne oceny natężenia ruchu turystycznego

Miasta

Strefy natężenia ruchu turystycznego	Wielkość ruchu turystycznego w osobach
Wysokie	powyżej 12161
Słabo	6080 - 12160
Bardzo słabo	poniżej 6079

Gminy

Strefy natężenia ruchu turystycznego	Wielkość ruchu turystycznego w osobach
Wysokie	powyżej 2218
Słabo	1109 - 2217
Bardzo słabo	poniżej 1108

Źródło : opracowanie własne

2. Rozmieszczenie bazy noclegowej

W wyniku przeprowadzonych prac studialnych stwierdzono, że pod koniec 1985 roku baza noclegowa i ruch turystyczny /rejestrowany/ występowały w 1558 jednostkach administracyjnych, obejmując 595 miast oraz 963 gminy. Stanowiło to 73,7% ogółu miast oraz 45,3% ogółu gmin.

Odszetek miast i gmin z bazą noclegową i ruchem turystycznym w różnych województwach waha się od 1,8% do 54,4%. Najwyższe odsetki jednostek administracyjnych z bazą noclegową i ruchem turystycznym spotyka się w województwach silnie rozwiniętych pod względem walorów i zagospodarowania turystycznego jak: nowosądeckie, gdzie 54,4% miast i gmin wykazuje na swoim terenie bazę i ruch turystyczny. Dalsze miejsca pod tym względem zajmują woj: suwalskie - 44,8%, krośnieńskie - 39,2%, gdańskie - 37,5%, bielskie - 36,9%, olsztyńskie - 36,2%, wałbrzyskie - 31,1%, śląskie - 31,0%, krakowskie - 27,1% oraz kosciański - 25,0%.

Najniższe odsetki spotyka się w województwach typowo rolniczych posługujących tradycji turystycznej i odpowiedniego zagospodarowania. Należą do nich woj: ciechanowski - 1,8%, siedleckie - 2,5%, tarnobrowskie - 3,0%, ostrołęckie - 4,2%, białostockie - 4,6%, żużelińskie - 5,7%, białopodlaskie - 7,1%, płońskie - 7,5%, radomskie - 7,9% oraz pleszewskie - 9,1%.

Dokładne dane o rozmieszczeniu miast i gmin z bazą i ruchem turystycznym podano w tabeli 13.

Na przełomie lat 1965/66 zarejestrowanych było w Polsce 861,6 tys. miejsc noclegowych. Z tego na miasta przypadało 399,4 tys. - tj. 46,5% z ogółu, a pozostałe 462,3 tys. na gminy, co stanowiło 53,7%. Przeciętne miasto posiada ponad dwukrotnie więcej miejsc noclegowych niż gmina.

W rozmieszczeniu bazy noclegowej występują duże dysproporcje, blisko połowa miast i gmin wcale nie posiada bazy noclegowej, w pozostałych liczba miejsc noclegowych waha się od kilku do kilkadziesiątu tysięcy miejsc noclegowych. Znaczna część bazy noclegowej zlokalizowana jest w dużych miastach położonych w rejonach o dużym zanieczyszczeniu i degradacji środowiska naturalnego, które nie sprzyjają podstawowej funkcji turystyki jakim jest regeneracja sił fizycznych i psychicznych człowieka. W strofie klęski ekologicznej obejmującej, rejon górski, górnośląski, krakowski, legnicko-głogowski oraz wałbrzyski znajduje się 13,7% ogółu bazy noclegowej. Baza ta w sądzie ze względu na duże zanieczyszczenie ściekami komunalnymi i przemysłowymi, dużą emisję pyłu i gazu, znaczne uszkodzenia drzewostanu - utraciła w zasadzie swą wartość dla efektywnego wypoczynku.

Rozmieszczenie bazy jest nierównomierne. W 11 województwach najlepiej zagospodarowanych pod względem turystycznym koncentruje się 61,4% całości miejsc noclegowych /woj: szczecińskie, koszalińskie, nowosądeckie, gdańskie, suwalskie, olsztyńskie, śląskie, białe, elbląskie, jeleniogórskie, oraz pockie/. Natomiast w 11 województwach najmniej zagospodarowanych skupia się jedynie 3,9% /woj: sieradzkie, ciechanowskie, żużelskie, skierniewickie, zamojskie, siemiatyńskie, tarnowskie,

sterańskie, białopodlaskie oraz łódzkie/. W pozostałych 27 województwach znajduje się 34,7% całości bazy noclegowej.

Dokładne dane na ten temat zamieszczone w tabeli 15.

W ostatnich latach zaznacza się spadek bazy noclegowej. Na to miejsce w rejonach przodujących pod tym względem, w rejonach górskich i nadmorskich. Niewielki przyrost bazy noclegowej obserwuje się najczęściej w niektórych nowych województwach. Zmiany podziału administracyjnego doprowadziły do utraty bazy noclegowej na rzecz innych województw. Co w konsekwencji spowodowało konieczność jej rozbudowy na własnym terenie.

3. Udostępnienie punktów transportowych a rozmieszczenie bazy noclegowej

Rozmieszczenie bazy noclegowej jest głównym czynnikiem determinującym rozmieszczenie ruchu turystycznego. Dlatego jej położenie w różnych strefach dostępności transportowej wywiera bezpośredni wpływ na stopień udostępnienia tej bazy dla turystów.

W świetle przeprowadzonych badań stwierdzono, że w:

- strefie dobrej dostępności - 362,7 tys. miejsc - tj. 42,1% całości bazy noclegowej,
- strefie słabej dostępności - 353,8 tys. - tj. 41,1%,
- strefie bardzo słabej dostępności - 145,83 tys. - tj. 16,8%.

Najwyższe odsetki bazy położonej w strefie dobrej dostępności mają woj: elbląskie - obejmujące 90,1% miejsc noclegowych

użytkowanych w tym wojewódstwie. Dalsze miejsca pod tym względem zajmują: krosnieńskie - 84,4%, legnickie - 83,5%, pżeckie - 80,9%, pilskie - 68,1%, włockawskie - 69,7%, kossalińskie - 67,3%, wałbrzyskie - 63,9%, sieradzkie - 62,3% oraz toruńskie - 61,8%.

Najniższe odsetki bazy noclegowej stwierdzono w woj: białopodlaskim, gdzie w strefie dobrej dostępności alokalizowanych jest 3,4% całości bazy występującej na terenie tego województwa. Kolejne miejsca zajmują: chełmskie - 4,2%, łoszczyńskie - 7,8%, zódzkie - 7,8%, częstochowskie - 9,6%, przemyśkie - 13,2%, kątowickie - 14,2% oraz lubelskie - 15,0%. W zupełnie wyjątkowej sytuacji znajdują się województwa tarnowskie i żomżyńskie, gdzie całość bazy znajduje się w strefie słabej i bardzo słabej dostępności transportowej.

Dokładne dane o rozmieszczeniu bazy w miastach i gminach w różnych strefach dostępności punktów transportowych podano w tabeli nr 13.

Tabela 13

Rozmieszczenie bazy noclegowej w strefach dostępności punktów transportowych PKP i PKS w gminach i miastach w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwo		Miejsca noclegowe w strefach dostępności transportowej: (w złotych)							
			w liczbach bezwzględnych				w procentach			
			dobrze	słabo	bardzo słabo	razem	dobrze	słabo	bardzo słabo	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Warszawskie	a	1035	1007	15655	17697				
		b	4592	1692	278	6562				
		c	5627	2699	15933	24259	23,2	11,1	65,7	100,0
2.	Białopodlaskie	a	86	241	50	377				
		b	50	3576	-	3626				
		c	136	3817	50	4003	3,4	95,4	1,2	100,0
3.	Białostockie	a	348	999	1369	2716				
		b	1157	1200	172	2529				
		c	1505	2199	1541	5245	28,7	41,9	29,4	100,0
4.	Bielskie	a	11076	6588	-	17664				
		b	161	10544	2257	12962				
		c	11237	17132	2257	30626	36,7	55,9	7,4	100,0
5.	Bydgoskie	a	5172	597	2705	8474				
		b	9573	7495	-	17073				
		c	14750	8092	2705	25547	57,7	31,7	10,6	100,0
6.	Chełmskie	a	25	473	-	498				
		b	224	5103	-	5407				
		c	249	5656	-	5905	4,2	95,8	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
7.	Ciechanowski	a	1269	948	51	2263				
		b	319	327	-	646				
		c	1588	1275	51	2914	54,5	43,8	1,7	100
8.	Częstochowski	a	235	9	2744	2908				
		b	515	3493	829	4837				
		c	750	3502	3573	7025	9,6	44,7	45,7	100
9.	Elbląskie	a	2257	736	1203	4196				
		b	23668	903	-	24571				
		c	25925	1639	1203	28767	90,1	5,7	4,2	100
10.	Gdańskie	a	27676	691	19579	47946				
		b	3278	17332	-	20610				
		c	30954	18023	19579	68556	45,2	26,2	28,6	100
11.	Gorzowskie	a	2203	858	888	4029				
		b	37	6595	1910	8542				
		c	2320	7453	2798	12571	18,5	59,3	22,2	100
12.	Jeleniogórskie	a	3302	17495	1489	22276				
		b	1051	4092	178	5321				
		c	4353	21577	1667	27597	15,8	78,2	6,0	100
13.	Kaliszkie	a	797	786	729	2312				
		b	734	1997	71	2802				
		c	1531	2783	800	5114	29,9	54,4	15,7	100
14.	Katowickie	a	1530	2104	4971	8605				
		b	28	1379	951	2358				
		c	1558	3483	5922	10963	14,2	51,8	54,0	100
15.	Kieleckie	a	1802	1635	-	3517				
		b	706	4676	818	6200				
		c	2588	6311	818	9717	26,6	65,0	8,4	100
16.	Koninckie	a	2332	24	12	2368				
		b	4639	1254	-	5893				
		c	6971	1273	12	8261	84,4	15,5	0,1	100

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17.	Koszalińskie	a	9852	21496	-	31348				
		b	43116	4129	30	47275				
		c	52968	25625	30	70623	67,3	32,6	0,1	100,0
18.	Krahowickie	a	721	1146	7066	8933				
		b	25	1723	1009	2757				
		c	746	2869	8075	11690	6,4	24,5	69,1	100,0
19.	Krośnice	a	4322	22	-	4344				
		b	5272	3899	2820	11991				
		c	9594	3921	2820	16335	58,7	24,0	17,3	100,0
20.	Legnickie	a	1186	-	350	1536				
		b	1291	140	-	1431				
		c	2477	140	350	2967	83,5	4,7	11,8	100,0
21.	Leszczyńskie	a	153	1006	-	1164				
		b	576	7683	-	8259				
		c	734	8689	-	9423	7,8	92,2	-	100,0
22.	Lubelskie	a	245	2444	2673	5362				
		b	1077	2298	69	3444				
		c	1322	4742	2742	8806	15,0	53,9	31,1	100,0
23.	Poniatyńskie	a	-	2091	456	2547				
		b	-	731	645	1376				
		c	-	2822	1101	3923	-	71,9	28,1	100,0
24.	Łódzkie	a	219	2902	226	3347				
		b	99	330	470	899				
		c	318	3232	696	4246	7,5	76,1	16,4	100,0
25.	Nowosądeckie	a	20561	15990	2319	38870				
		b	82	22292	9575	31949				
		c	20643	38282	11894	70819	29,1	54,0	16,9	100,0
26.	Oleśtyńskie	a	3671	5302	-	8973				
		b	7071	14483	1713	23267				
		c	10742	19705	1713	32240	33,3	61,4	5,3	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27.	Opolskie	a	2079	2199	-	4278				
		b	4202	5803	405	10410				
		c	6281	8002	405	14688	42,8	54,5	2,7	100,0
28.	Ostrołęckie	a	861	2352	-	3213				
		b	-	1973	705	2678				
		c	861	4325	705	5891	14,6	73,4	12,0	100,0
29.	Piłskie	a	5686	-	308	5994				
		b	1443	2684	139	4466				
		c	7129	2684	447	10460	68,1	27,6	4,3	100,0
30.	Piotrkowskie	a	199	2566	-	2765				
		b	1702	2109	1102	4913				
		c	1901	4675	1102	7678	24,7	60,9	14,4	100,0
31.	Płockie	a	304	781	73	1158				
		b	20737	4073	30	24840				
		c	21041	4854	103	25998	80,9	10,7	0,4	100,0
32.	Poznańskie	a	3667	733	-	4400				
		b	1321	3224	865	5410				
		c	4988	3957	865	9810	50,9	40,3	8,8	100,0
33.	Przemyskie	a	353	230	1053	1636				
		b	336	3243	-	3579				
		c	689	3473	1053	5215	13,2	66,6	20,2	100,0
34.	Radomskie	a	2191	260	404	2855				
		b	572	1513	50	2135				
		c	2763	1773	454	4990	55,4	35,5	9,1	100,0
35.	Rzeszowskie	a	790	1407	-	2197				
		b	733	1051	315	2099				
		c	1523	2458	315	4296	35,5	57,2	7,3	100,0
36.	Siedleckie	a	125	524	418	1067				
		b	1768	1542	-	3310				
		c	1893	2066	418	4377	43,3	47,2	9,5	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37.	Sieradzkie	a	557	169	-	726				
		b	2023	1342	18	3303				
		c	2580	1511	18	4109	62,8	36,8	0,4	100,0
38.	Skiernewickie	a	502	105	-	607				
		b	480	983	203	1666				
		c	982	1088	203	2273	43,2	47,9	8,9	100,0
39.	Szupskie	a	1423	12652	9938	24013				
		b	6861	8104	795	15760				
		c	8234	20756	10733	39773	20,8	52,2	27,0	100,0
40.	Swalskie	a	9367	5290	-	14657				
		b	8890	13491	5062	27443				
		c	18257	18781	5062	42100	43,4	44,6	12,0	100,0
41.	Szescińskie	a	14037	1017	19221	34275				
		b	24544	27719	667	52930				
		c	38581	28736	19888	87205	44,2	33,0	22,8	100,0
42.	Tarnobrzesskie	a	2308	704	1037	4049				
		b	166	959	2	1127				
		c	2474	1663	1039	5176	47,8	32,1	20,1	100,0
43.	Tarnowskie	a	-	474	520	994				
		b	-	917	2270	3187				
		c	-	1391	2790	4181	-	33,3	66,7	100,0
44.	Toruńskie	a	1229	2615	-	3844				
		b	5022	1255	-	6277				
		c	6251	3870	-	10121	61,8	38,2	-	100,0
45.	Węzbrzyckie	a	12306	1262	2701	16269				
		b	2628	4440	25	7893				
		c	14934	5702	2726	23362	63,9	24,4	11,7	100,0
46.	Włocławskie	a	2942	629	-	3571				
		b	2173	1593	-	3766				
		c	5115	2222	-	7337	69,7	30,3	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
47.	Wrocławskie	a	1115	832	5259	7206				
		b	1375	1273	-	2648				
		c	2490	2105	5259	9854	25,3	21,4	53,3	100,0
48.	Zamojskie	a	56	159	560	775				
		b	598	1502	80	2680				
		c	654	1661	640	2955	22,1	56,2	21,7	100,0
49.	Zielonogórskie	a	1209	1283	1966	4458				
		b	307	7526	566	8399				
		c	1516	8809	2532	12857	11,8	68,5	19,7	100,0
R A Z E M		a	165546	125823	107994	399363	41,5	31,5	27,0	100,0
		b	197227	227975	37094	462296	42,7	49,3	8,0	100,0
		c	362773	353798	145008	861659	42,1	41,1	16,8	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków autobusowych i kolejowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, jak również z sporządzonej na tej podstawie statystyki. /Por: Bolesław Prażanowski: Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1988./

4. Rozpiętość ruchu turystycznego

Rozmieszczenie ruchu turystycznego pokrywa się w zasadzie z rozmieszczeniem bazy noclegowej, lecz nie jest ono wprost proporcjonalne ponieważ wykorzystanie bazy nie jest jednolite. Zależy ono od charakteru walorów turystycznych i rodzaju bazy noclegowej. Inny jest stopień wykorzystania hoteli, domów wczasowych, inny domów wycieczkowych i jeszcze inny pól biwakowych.

Poważnym utrudnieniem przy omawianiu tego zagadnienia jest brak pełnych danych o ruchu turystycznym. Obecnie sporządzana statystyka ruchu turystycznego przez Główny Urząd Statystyczny ogranicza się jedynie do ruchu polowego i wycieczkowego, korzystającego z rejestrowanej bazy noclegowej. Poza zasięgiem opracowań pozostaje ruch polowy i wycieczkowy nie korzystający z tej bazy oraz wypoczynek świąteczny. Dlatego obecne rozmiary, krajowego ruchu turystycznego są w statystyce dość skromne. W tym miejscu warto przypomnieć, że w 1978 roku nierejestrowane formy ruchu turystycznego obejmowały prawie 2/3 globalnych rozmiarów ruchu.

Według danych GUS w 1985 roku na terenie całego kraju zarejestrowano 14.985,9 tys. turystów. Z tego w miastach przebywało 10.008,8 tys., tj. 67,3% całości ruchu turystycznego, a pozostałe 4.897,6 tys. w gminach. Przeciętnie na jedną jednostkę administracyjną przypadało 12.424 turystów. Rozpiętość w wielkości ruchu turystów w jednostkach administracyjnych waha się w granicach od kilkunastu turystów do kilkunastu ^{tys.} w miastach wiel-

mość ruchu turystycznego jest kilkakrotnie większa niż w gminach.

Według spawozdawczosci statystycznej na 2933 miast i gmin ruch turystyczny rejestruje się w 1508 jednostkach administracyjnych. Wśród tych jednostek skoncentrowana przeważnie mają jednostki o niewielkiej ilości turystów. Zależności pomiędzy liczbą jednostek administracyjnych a wielkością ruchu turystycznego przedstawiono w tabeli 14.

Tabela 14

Koncentracja ruchu turystycznego w gminach i miastach

Wielkość ruchu turystycznego w osobach	Liczba gmin i miast	Procent
poniżej 500	435	27,9
501 - 1000	162	10,4
1001 - 2000	203	13,1
2001 - 3000	142	9,1
3001 - 4000	93	6,0
4001 - 5000	69	4,4
5001 - 10 000	200	12,9
10 001 - 20 000	122	7,8
20 001 - 30 000	44	2,8
30 001 - 40 000	24	1,5
40 001 - 50 000	17	1,1
50 001 - 100 000	24	1,5
100001 - 200 000	15	0,9
powyżej 200 000	9	0,6
Razem	1558	100,0

Źródło : obliczenia własne

Jak wynika z powyższych danych, w pierwszych 4 przedziałach skupiających 942 gmin lub miast koncentruje się 0,9 mln turystów. A w ostatnich czterech obejmujących 65 jednostek administracyjnych skupiało się 7,9 mln turystów.

W przedziale powyżej 100 tys. turystów znajdują się następujące gminy i miasta:

Gdynia	- 101,2 tys.	Lublin	- 136,4
Sopot	- 102,3	Wądrożewo	- 136,5
Mielno	- 104,2	Karpacz	- 172,6
Sanktuarium Poryba	- 105,1	Szczecin	- 201,7
Toruń	- 107,2	Katowice	- 227,8
Swinoujście	- 108,0	Łódź	- 232,4
Ustronie	- 108,4	Gdańsk	- 256,7
Częstochowa	- 113,7	Wrocław	- 306,3
Bydgoszcz	- 116,4	Zakopane	- 443,4
Wielka	- 119,6	Poznań	- 452,6
Olsztyn	- 127,0	Kraków	- 524,8
Rosną	- 129,4	Warszawa	- 964,5

Dane zawarte w dwóch poprzednich tabelach świadczą z jednej strony o dość dużym rozproszeniu ruchu turystycznego, z drugiej zaś o znacznej koncentracji w niektórych aglomeracjach miejskich oraz miejscowościach miejskich i wiejskich. Na to swoje dobre i złe strony. Duża koncentracja jego w dużych aglomeracjach sprzyja lepszej obsłudze ruchu turystycznego, ponieważ ośrodki miejskie z reguły są lepiej wyposażone w placówki kulturalne, gastronomiczne, handlowe, do których posiadają transport miejski, ale warunki klimatyczne są niekorzystne dla wypoczynku ze względu na dużą degradację środowiska naturalnego. Z kolei rozproszenie ruchu w małych miejscowościach stwarza korzystniejsze warunki wypoczynku, lecz nie jest w stanie zapewnić odpowiedniego standardu obsługi z powodu braku infrastruktury oraz odpowiedniego wyposażenia.

Tabela 15

Rozmieszczenie ruchu turystycznego w strefach dostępności punktów transportowych PKP i PKS w gminach i miastach w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwa		Ruch turystyczny w strefach dostępności transportowej: /w osobach/							
			w liczbach bezwzględnych				w procentach			
			dobrej	słabej	bardzo słabej	razem	dobrej	słabej	bardzo słabej	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Warszawskie	a	54342	24114	1008034	1086540				
		b	131906	56537	5311	193754				
		c	186248	80651	1013395	1280294	14,5	6,3	79,2	100,0
2.	Białopodlaskie	a	1492	6326	188	8066				
		b	37	24475	-	24512				
		c	1529	30801	188	32578	4,7	94,7	0,6	100,0
3.	Białostockie	a	8692	24895	60727	102314				
		b	3689	31388	130	35207				
		c	12381	56283	60857	137521	9,0	40,9	50,1	100,0
4.	Bieleckie	a	337736	222003	-	560539				
		b	2177	179463	30950	220590				
		c	339913	402266	30950	781129	43,5	51,5	5,0	100,0
5.	Bydgoskie	a	81636	20609	116379	218624				
		b	65104	49569	-	114673				
		c	146740	70176	116379	333297	44,0	21,1	34,9	100,0
6.	Chełmskie	a	119	18818	-	18937				
		b	423	25966	-	26389				
		c	542	44784	-	45326	1,2	98,8	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	Ciechanowskie	a	19698	13941	569	34208				
		b	1580	769	-	2349				
		c	21278	14710	569	36557	58,2	40,2	1,6	100,0
8.	Ozorkowskie	a	3842	1058	127956	132856				
		b	18450	26352	20054	64856				
		c	22292	27410	148010	197712	11,2	13,9	74,9	100,0
9.	Elbląskie	a	41791	15014	65297	122102				
		b	169434	3334	-	172768				
		c	211225	18348	65297	294870	71,6	6,3	22,1	100,0
10.	Gdańskie	a	200424	5294	476957	682675				
		b	20071	151693	-	171764				
		c	220495	156987	476957	854439	25,8	18,4	55,8	100,0
11.	Gorńskie	a	37715	50079	52266	140060				
		b	837	46146	21532	68515				
		c	38552	96225	73798	208575	18,5	46,1	35,4	100,0
12.	Jeleniogórskie	a	68246	403320	16603	488169				
		b	22963	45159	3376	71498				
		c	91209	448479	19979	559667	16,3	80,1	3,6	100,0
13.	Kaliszkie	a	29956	18524	45452	93932				
		b	9674	22119	71	31864				
		c	39630	40643	45523	125796	31,5	32,3	36,2	100,0
14.	Katowickie	a	80417	35568	344970	460955				
		b	5621	16596	27103	49320				
		c	86038	52164	372073	510275	16,9	10,2	72,9	100,0
15.	Kieleckie	a	36444	101847	-	138291				
		b	9172	95981	20932	126085				
		c	45616	197828	20932	264376	17,3	74,8	7,9	100,0
16.	Koniejskie	a	45365	3011	88	48464				
		b	37282	5297	-	42579				
		c	82647	8306	88	91043	90,8	9,1	0,1	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17.	Koszalińskie	a	72971	206834	-	279805				
		b	289007	23921	187	313115				
		c	361976	230755	187	592920	61,0	38,9	0,1	100,0
18.	Krakowskie	a	3377	26904	543229	573510				
		b	40702	-	24438	65140				
		c	44079	26904	567667	638650	6,9	4,2	88,9	100,0
19.	Krośnińskie	a	126864	1566	-	128430				
		b	57523	65664	70004	193191				
		c	184387	67230	70004	321621	57,3	20,9	21,8	100,0
20.	Legnickie	a	55806	-	27172	82978				
		b	12630	1148	-	13778				
		c	68436	1148	27172	96756	70,7	1,2	28,1	100,0
21.	Leszczyńskie	a	7697	25506	-	33203				
		b	3468	46515	-	49983				
		c	11165	72021	-	83186	13,4	86,6	-	100,0
22.	Lubelskie	a	4440	87093	136549	228082				
		b	13739	9430	264	23433				
		c	18179	96523	136813	251515	7,2	38,4	54,4	100,0
23.	Zembińskie	a	-	21105	17360	38965				
		b	-	4632	3339	7971				
		c	-	25737	21199	46936	-	54,8	45,2	100,0
24.	Łódzkie	a	-	1213	238533	239746				
		b	861	3671	4170	8702				
		c	861	4884	242703	248448	0,3	2,0	97,7	100,0
25.	Nowosądeckie	a	487714	240117	35993	763824				
		b	1253	313036	123160	437449				
		c	488967	553153	159153	1201273	40,7	46,1	13,2	100,0
26.	Oleśki	a	89166	157595	-	246761				
		b	53007	123179	17050	193236				
		c	142173	280774	17050	439997	32,3	63,8	3,9	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27.	Opolskie	a	40568	116160	-	156728				
		b	33118	64390	2412	99920				
		c	73686	180550	2412	256648	28,7	70,4	0,9	100,0
28.	Ostrołęckie	a	15038	24274	-	39312				
		b	-	10824	5516	16340				
		c	15038	35098	5516	55652	27,0	63,1	9,9	100,0
29.	Piłskie	a	90189	-	4793	94982				
		b	6166	26964	668	338888				
		c	96355	26904	5461	128800	74,8	21,0	4,2	100,0
30.	Piotrkowskie	a	8907	44111	-	53018				
		b	51031	11124	4586	66741				
		c	59938	55235	4586	119759	50,1	46,1	3,8	100,0
31.	Pżockie	a	3783	46865	4143	54791				
		b	458311	10482	80	476873				
		c	462094	65347	4223	531664	86,9	12,3	0,8	100,0
32.	Poznańskie	a	44163	29694	452606	526463				
		b	20579	53603	17310	91492				
		c	64742	83297	469916	617955	10,5	13,5	76,0	100,0
33.	Przemyskie	a	12872	6191	43530	62593				
		b	3047	33130	-	36177				
		c	15919	39321	43530	98770	16,1	39,8	44,1	100,0
34.	Radomskie	a	36627	1911	19307	57845				
		b	5387	12105	32	17524				
		c	42014	14016	19339	75369	55,7	18,6	25,7	100,0
35.	Rzeszowskie	a	27452	100186	-	127638				
		b	5341	14775	3916	24032				
		c	32793	114961	3916	151670	21,6	75,8	2,6	100,0
36.	Siedleckie	a	3015	4086	6873	13974				
		b	12746	7670	-	20416				
		c	15761	11756	6873	34390	45,8	34,2	20,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
37.	Sieradskie	a	12371	5794	-	18165				
		b	12042	20517	81	33440				
		c	25213	26311	81	51605	48,9	51,0	0,1	100,0
38.	Skierniewickie	a	20460	2179	-	22639				
		b	16237	9596	1885	27718				
		c	36697	11775	1885	50357	72,9	23,4	3,7	100,0
39.	Słupskie	a	38132	122104	59338	219574				
		b	43758	56543	4479	104780				
		c	81890	178647	63817	324354	25,2	55,1	19,7	100,0
40.	Suwalskie	a	124139	70004	-	194143				
		b	44445	103429	63273	211147				
		c	168584	173433	63273	405290	41,6	42,8	15,6	100,0
41.	Szczecińskie	a	117506	24375	309730	451611				
		b	144538	169028	4200	317766				
		c	262044	195403	313930	769377	34,1	25,1	40,8	100,0
42.	Tarnobrzelskie	a	43055	13011	22146	79012				
		b	508	5449	6	5963				
		c	44363	10460	22152	84975	52,2	21,7	26,1	100,0
43.	Tarnowskie	a	-	6427	45938	52365				
		b	-	9835	38546	48431				
		c	-	16312	84484	100796	-	16,2	83,8	100,0
44.	Toruńskie	a	22437	125366	-	147803				
		b	27720	7434	-	35154				
		c	50157	132800	-	182957	27,4	72,6	-	100,0
45.	Wałbrzyskie	a	230110	21329	86858	338297				
		b	56264	67130	304	123693				
		c	286374	88459	87162	461995	62,0	19,1	18,9	100,0
46.	Wrocławskie	a	34312	37947	-	72259				
		b	11260	25233	-	36493				
		c	45572	63180	-	108752	41,9	58,1	-	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
47.	Wrocławskie	a	50043	15241	306330	369619				
		b	26912	11395	-	38307				
		c	76960	24636	306330	407926	19,9	6,0	75,1	100,0
48.	Zamojskie	a	3637	4466	33384	41487				
		b	6817	19106	592	26515				
		c	10454	23572	33976	68002	15,3	34,7	50,0	100,0
49.	Zielonogórskie	a	59671	19326	94037	173034				
		b	5091	79123	2893	87117				
		c	64762	90454	96935	260151	24,9	37,8	37,3	100,0
R A Z E M		a	2936674	2572257	4579409	10088340	29,1	25,5	45,4	100,0
		b	1926726	2440044	530855	4897625	39,3	49,2	10,9	100,0
		c	4863400	5012301	5110264	14985965	32,5	33,4	34,1	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków kolejowych i autobusowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PRL, jak również sporządzonej na tej podstawie statystyki. /Por: Bolesław Prażmowski: Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1980./

5. Udostępnienie punktów transportowych a rozkładanie ruchu turystycznego

Opierając się na założeniach i miernikach oceny dostępności stwierdzono, że:

- w strefie dobrej dostępności punktów transportowych skupia się 4863,8 tys. turystów, co stanowiło 32,5% całości ruchu turystycznego, pobytowego i wycieczkowego /zarejestrowanego/ w kraju,

- w strefie słabej dostępności znajdowało się - 5012,5 tys. turystów, co stanowiło 33,4% całości ruchu turystycznego,

- w strefie bardzo słabej dostępności koncentruje się - 5110,2 tys. turystów, tj. 34,1% całości ruchu turystycznego.

Szczegółowe dane na temat rozkładania ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności podano w tabeli 15.

Stan udostępnienia sieci transportowej dla ruchu turystycznego w miastach jest nieco słabszy niż w gminach. Wynikiem tego są następujące dane:

	Ruch turystyczny w strefach dostępności		/w odsetkach/
	dobra	słaba	bardzo słaba
Miasta	21,9	25,5	45,4
Wios	39,3	49,8	10,9
Razem	- 32,5	33,4	34,1

Ogólnie rzecz biorąc najwyższe odsetki turystów w strefie dobrej dostępności posiadają województwa słabo rozwiniętej turystyki takie, jak ciechanowskie, pilskie, piotrkowskie, płońskie, radomskie, sieradzkie, skierniewickie, tamobrzeskie. Większość województw o dużym ruchu turystycznym znajduje się w strefie słabej albo bardzo słabej dostępności.

Przestrzenny obraz dostępności punktów transportowych PTP i PKS przedstawiono na mapie dostępności transportowej i natężenia ruchu turystycznego w gminach i miastach w skali 1 : 750 000. Warunkiem niezbędnym dla jej opracowania jest klasyfikacja gmin i miast pod względem natężenia ruchu turystycznego.

Opierając się na założeniach przyjętych w pracy stwierdzono, że :

- w strefie wysokiego natężenia ruchu turystycznego znajduje się 495 jednostek administracyjnych, tj. 16,9% z ogółu,
- w strefie słabego natężenia ruchu turystycznego znajduje się 228 jednostek administracyjnych, co stanowi 7,8% z ogółu,
- w strefie bardzo słabego natężenia znajduje się 841 jednostek administracyjnych, co stanowi 28,7% z ogółu.

Ponadto 1369 jednostek administracyjnych posiadających jest ruch turystycznego /zarejestrowanego/ z powodu braku bazy noclegowej.

Dokładne dane na ten temat zawiera tabela 16

Współne znaczenie dla należytego udostępnienia sieci transportowej PTP i PKS dla potrzeb turystyki na dobre udostępnienie miast i gmin o dużym natężeniu ruchu turystycznego. Po przeprowadzeniu odpowiednich obliczeń, okazuje się, że stan w tej dziedzinie jest bardzo niezadowolający. Na 495 jednostek o dużym

natężeniu w strefie dobrej dostępności transportowej znajduje się łącznie 143 jednostki administracyjne, 96 jednostek położonych jest w strefie słabej dostępności, oraz 256 jednostek znajduje się w strefie bardzo słabej dostępności.

Mała ilość ruchu turystycznego i niewielka ilość gmin i miast o dużym natężeniu ruchu turystycznego, które znajdują się w strefie dobrej dostępności, dobitnie świadczą o słabym udostępnieniu transportu kolejowego i autobusowego dla potrzeb turystyki. Warunkiem niezbędnym dla usprawnienia ruchu turystycznego jest poprawa tego stanu. Drogą wiodącą do tego celu jest zwiększenie ilości punktów transportowych zwłaszcza w miastach i gminach o dużym nasileniu ruchu turystycznego. Oprócz tego konieczna jest modernizacja i budowa nowych dworców kolejowych i autobusowych, modernizowanie ich wyposażenia oraz usprawnienia odpasny podróży.

Tabela 16

Dotężenie ruchu turystycznego w miastach i gminach w 1985 roku

a - miasta

b - gminy

c - razem

Lp.	Województwo		Dotężenie ruchu turystycznego w bazie rejestrowanej w jednostkach administracyjnych									
			w liczbach bezwzględnych					w procentach				
			silne	słabo	bardzo słabo	brak bazy noclegowej	razem	silne	słabo	bardzo słabo	brak bazy noclegowej	razem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1. Warszawskie	a		4	2	7	14	27					
	b		10	1	8	13	32					
	c		14	3	15	27	59	23,7	5,1	25,4	45,8	100,0
2. Białopodlaskie	a		-	1	5	-	6					
	b		3	2	6	25	36					
	c		3	3	11	25	42	7,1	7,1	26,2	59,6	100,0
3. Białostockie	a		1	2	9	5	17					
	b		2	4	8	35	49					
	c		3	6	17	40	66	4,6	9,2	25,6	60,6	100,0
4. Bielskie	a		8	2	4	4	18					
	b		16	5	5	21	47					
	c		24	7	9	25	65	36,9	10,8	13,8	38,5	100,0
5. Bydgoskie	a		4	1	19	3	27					
	b		13	4	14	24	55					
	c		17	5	33	27	82	20,7	6,1	40,3	32,9	100,0
6. Chełmskie	a		1	-	3	-	4					
	b		2	-	9	15	26					
	c		3	-	12	15	30	10,0	-	40,0	50,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
7.	Ciechanowskie	a	1	2	4	2	9					
		b	-	-	9	37	46					
		c	1	2	13	39	55	1,88	3,6	23,7	70,9	100,0
8.	Częstochowskie	a	1	1	10	5	17					
		b	10	3	5	34	52					
		c	11	4	15	39	69	16,0	5,8	21,7	56,5	100,0
9.	Elbląskie	a	4	-	11	1	16					
		b	7	-	6	24	37					
		c	11	-	17	25	53	20,7	-	32,1	47,2	100,0
10.	Gdańskie	a	6	-	9	4	19					
		b	18	4	9	14	45					
		c	24	4	18	18	64	37,5	6,3	28,1	28,1	100,0
11.	Gorzowskie	a	2	1	17	1	21					
		b	6	1	12	19	38					
		c	8	2	29	20	59	13,6	3,4	49,1	33,9	100,0
12.	Jeleniogórskie	a	7	2	8	8	25					
		b	6	4	7	11	28					
		c	13	6	15	19	53	24,5	11,3	28,3	35,9	100,0
13.	Kalińskie	a	2	3	8	7	20					
		b	5	2	11	37	55					
		c	7	5	19	44	75	9,3	6,7	25,3	58,7	100,0
14.	Katowickie	a	7	3	20	15	45					
		b	7	4	8	29	48					
		c	14	7	28	44	93	15,1	7,5	30,1	47,3	100,0
15.	Kieleckie	a	2	3	8	4	17					
		b	14	3	13	39	69					
		c	16	6	21	43	86	18,6	7,0	24,4	50,0	100,0
16.	Koninśkie	a	2	1	5	10	18					
		b	4	3	9	27	43					
		c	6	4	14	37	61	9,8	6,6	22,9	60,7	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
17.	Koszalińskie	a	4	2	7	4	17					
		b	9	4	9	13	35					
		c	13	6	16	17	52	25,0	11,5	30,8	32,7	100,0
18.	Krakowskie	a	2	2	5	1	10					
		b	11	1	10	16	33					
		c	13	3	15	17	48	27,1	6,2	31,3	35,4	100,0
19.	Krośnińskie	a	4	3	3	2	12					
		b	16	2	8	13	39					
		c	20	5	11	15	51	39,2	9,8	21,6	29,4	100,0
20.	Legnickie	a	3	1	3	4	11					
		b	2	1	7	21	31					
		c	5	2	10	25	42	11,9	4,8	23,8	59,5	100,0
21.	Leszczyńskie	a	1	1	7	11	20					
		b	3	3	9	15	30					
		c	4	4	16	26	50	8,0	8,0	32,0	52,0	100,0
22.	Lubelskie	a	3	2	7	4	16					
		b	3	1	15	44	63					
		c	6	3	22	48	79	7,6	3,8	27,8	60,8	100,0
23.	Łomżyńskie	a	2	-	8	2	12					
		b	1	2	8	29	40					
		c	3	2	16	31	52	5,7	3,9	30,8	59,6	100,0
24.	Łódzkie	a	2	-	3	3	8					
		b	2	-	1	8	11					
		c	4	-	4	11	19	21,1	-	21,1	57,8	100,0
25.	Nowosądeckie	a	7	2	5	-	14					
		b	24	9	5	5	43					
		c	31	11	10	5	57	54,4	19,3	17,5	8,8	100,0
26.	Olsztyńskie	a	4	3	8	6	21					
		b	21	7	8	12	43					
		c	25	10	16	18	69	36,2	14,5	23,2	26,1	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
27.	Opolekie	a	2	5	11	11	29					
		b	10	2	9	40	61					
		c	12	7	20	51	90	13,3	7,8	22,2	56,7	100,0
28.	Ostrołęckie	a	1	2	6	-	9					
		b	1	3	15	20	39					
		c	2	5	21	20	48	4,2	10,4	43,8	41,6	100,0
29.	Pileskie	a	2	5	13	4	24					
		b	6	6	11	13	36					
		c	8	11	24	17	60	13,3	18,3	40,0	28,4	100,0
30.	Piotrkowskie	a	2	4	1	3	10					
		b	6	1	9	35	51					
		c	8	5	10	38	61	13,1	8,3	16,3	62,3	100,0
31.	Płockie	a	1	-	6	2	9					
		b	3	3	4	34	44					
		c	4	3	10	36	53	7,5	5,7	18,9	69,9	100,0
32.	Poznańskie	a	3	1	20	9	33					
		b	11	6	10	30	57					
		c	14	7	30	39	90	15,6	7,8	33,3	43,3	100,0
33.	Przemyskie	a	1	2	2	4	9					
		b	3	5	8	19	35					
		c	4	7	10	23	44	9,1	15,9	22,7	52,3	100,0
34.	Radomskie	a	2	2	6	5	15					
		b	4	2	17	30	61					
		c	6	4	23	43	76	7,9	5,3	30,2	56,6	100,0
35.	Rzeszowskie	a	2	1	7	3	13					
		b	3	3	15	21	42					
		c	5	4	22	24	55	9,1	7,3	40,0	43,6	100,0
36.	Siedleckie	a	-	3	6	4	13					
		b	2	1	18	45	66					
		c	2	4	24	49	79	2,5	5,1	30,4	62,0	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
37.	Sieradskie	a	-	2	3	4	9					
		b	8	1	5	26	40					
		c	8	3	8	30	49	16,3	6,1	16,3	61,3	100,0
38.	Skiernewickie	a	1	-	5	2	8					
		b	4	3	11	19	37					
		c	5	3	16	21	45	11,1	6,6	35,6	46,7	100,0
39.	Słupskie	a	3	3	3	2	11					
		b	10	3	8	10	31					
		c	13	6	11	12	42	31,0	14,5	26,2	28,5	100,0
40.	Sumalskie	a	7	3	2	3	15					
		b	19	1	13	10	43					
		c	26	4	15	13	58	44,8	6,9	25,9	22,4	100,0
41.	Szczecińskie	a	4	3	16	7	30					
		b	11	3	16	21	51					
		c	15	6	32	28	81	18,5	7,4	39,5	34,6	100,0
42.	Tarnobrzelskie	a	2	1	10	1	14					
		b	-	2	18	32	52					
		c	2	3	28	33	66	3,0	4,5	42,5	50,0	100,0
43.	Tarnowskie	a	1	-	6	2	9					
		b	7	1	11	25	44					
		c	8	1	17	27	53	15,1	1,9	32,1	50,9	100,0
44.	Toruńskie	a	2	-	9	2	13					
		b	4	4	10	23	41					
		c	6	4	19	25	54	11,1	7,4	35,2	46,3	100,0
45.	Wąbrzeskie	a	7	6	12	6	31					
		b	12	1	9	8	30					
		c	19	7	21	14	61	31,1	11,4	34,6	22,9	100,0
46.	Włocławskie	a	2	1	6	5	14					
		b	3	6	11	18	38					
		c	5	7	17	23	52	9,6	13,5	32,7	44,2	100,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
47.	Wrocławskie	a	2	3	7	4	16					
		b	4	2	8	23	37					
		c	6	5	15	27	53	11,3	9,4	23,3	51,0	100,0
48.	Zamojskie	a	1	-	4	-	5					
		b	5	-	5	41	51					
		c	6	-	9	41	56	10,7	-	16,1	73,2	100,0
49.	Zielonogórskie	a	4	5	9	8	26					
		b	8	7	8	27	50					
		c	12	12	17	35	76	15,8	15,8	22,4	46,0	100,0
	R A Z E M	a	136	92	373	211	812	16,8	11,3	45,9	26,0	100,0
		b	359	136	463	1158	2121	16,9	6,4	22,1	54,6	100,0
		c	495	223	841	1369	2933	16,9	7,8	28,7	46,6	100,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie inwentaryzacji punktów transportowych PKP i PKS w oparciu o kolejowe i autobusowe rozkłady jazdy oraz mapy przystanków autobusowych i kolejowych wykonanych w Instytucie Geografii, Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, jak również sporządzonych na tej podstawie statystyki. /Por: Bolesław Prażanowski: Dostępność komunikacyjna przestrzeni turystycznej. Część II. Statystyka. Instytut Turystyki. Kraków 1966./

Podsumowanie • wartości liczbowe

Transport odgrywa doniosłą rolę w obsłudze ruchu turystycznego. Ponieważ jego istota jest zmianą miejsca, każdy turysta musi korzystać z usług transportu. Stąd nieodzowną rzeczą jest należyte ukształtowanie sieci transportowej dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju turystyki.

1. Wątkową rolę w ukształtowaniu sieci różnych gałęzi transportu odgrywa stopień zaistnienia w sieć transportową. Za podstawowe mierniki w ocenie tego zjawiska można przyjąć:

- gęstość punktów transportowych na 100 km^2 ,
- ilość punktów transportowych przypadających na 10 000 ludności,
- wielkość powierzchni przypadającej na 1 punkt transportowy,
- liczbę ludności przypadającej na 1 punkt transportowy.

2. Według przeprowadzonej inwentaryzacji w 1985 roku na terenie polski było łącznie 51.419 punktów transportowych. Z tego na transport kolejowy przypadało 4.536 punktów, co stanowiło 8,8%, na transport autobusowy 46.766 punktów, tj. 90,9%, na transport wodny 104 punkty, tj. 0,2% oraz transport lotniczy 13 punktów, co obejmuje poniżej 0,1%.

3. Największą dostępności charakteryzuje się transport autobusowy, gdzie 1 punkt

sowy, gdzie 1 punkt transportowy obsługuje $6,7 \text{ km}^2$ oraz 732 osoby. Drugie miejsce pod tym względem zajmuje transport kolejowy, gdzie 1 punkt obsługuje $68,9 \text{ km}^2$ oraz 8.171 osób. Trzecie miejsce ma transport wodny, gdzie 1 punkt transportowy obsługuje 3.006 km^2 oraz 336.378 osób. I końcowe miejsce przypada w użyciu transportowi lotniczemu, gdzie 1 na 1 punkt przypada 24 tys. km^2 oraz 2.8 mln ludności. Zatem cały ciężar zaspokojenia potrzeb przewozowych ludności spoczywa na transporcie kolejowym i autobusowym.

4. Oceniając stopień udostępnienia transportu kolejowego i autobusowego w województwach na podstawie wskaźników wielkości powierzchni i liczby ludności przypadających na 1 punkt transportowy stwierdzono, że na 49 województw 16 cechuje się dobrą dostępnością, 24 województw słabą dostępnością oraz 9 województw oznacza się bardzo słabą dostępnością transportową. W strefie pierwszej zamieszkuje 18,3% ludności kraju, w drugiej - 54,7% oraz w trzeciej - 27,0%.

5. Rozpatrując stan dostępności transportowej w przekroju miast i gmin na podobnych zasadach, okazuje się, że na 2933 jednostek administracyjnych 1134 miast i gmin znajduje się w strefie dobrej dostępności transportowej, co stanowi 38,7% całości badanych jednostek, 1400 położonych jest w strefie słabej dostępności, tj. 47,7% oraz pozostałe 399 leży w obrębie strefy bardzo słabej dostępności, tj. 13,6%. W obrębie tych stref zamieszkuje odpowiednio 25,6% całości ludności kraju, 38,7% oraz 35,7%.

6. Rozmieszczenie bazy noclegowej i ruchu turystycznego według stref dostępności transportowej kształtuje się następująco :

- w strefie dobrej dostępności usytuowane jest 42,1 % całości bazy noclegowej oraz 32,5 % ruchu turystycznego
- w strefie słabej dostępności znajduje się 41,1 % całości bazy noclegowej oraz 33,4 % ruchu turystycznego
- w strefie bardzo słabej dostępności znajduje się 16,8 % całości bazy noclegowej oraz 34,1 % ruchu turystycznego :

Biorąc pod uwagę relacje zachodzące pomiędzy ilością jednostek administracyjnych, wielkością powierzchni, liczbą ludności i bazy noclegowej oraz ruchu turystycznego położonych w strefach dobrej, słabej i bardzo słabej dostępności transportowej PKP i PKS można wnosić, że stan udostępnienia sieci PKP i PKS bardzo słaby zarówno dla ludności, jak i turystów. Szczególnie niepokojącym zjawiskiem jest słabe udostępnienie województw, gmin i miast oznaczającym się dużym samowystawianiem w bazę noclegową i cieszącym się dużą frekwencją wśród turystów.

7. Dla prawidłowego funkcjonowania i dalszego rozwoju turystyki w Polsce, konieczna jest poprawa tego stanu zwłaszcza w rejonach o dużym nasileniu ruchu turystycznego. Wymaga to rozbudowy sieci kolejowej i autobusowej. Ponadto potrzebna jest modernizacja i budowa nowych dworców oraz unowocześnienie ich wyposażenia w celu usprawnienia obsługi podróżnych.

Wykaz tabel

1. Dostępność transportowa publicznych środków transportu	21
2. Integracja punktów transportowych PKP i PKS	27
3. Wskaźniki graniczne oceny dostępności transportu kolejowego i autobusowego w województwach	29
4. Rozmieszczenie punktów transportowych według wojewódstw w 1985 roku	32
5. Wielkość zaplecza przypadająca na 1 punkt transportowy według wojewódstw w 1985 roku	33
6. Wskaźniki graniczne oceny natężenia ruchu turystycznego w województwach	38
7. Rozmieszczenie bazy noclegowej i ruchu turystycznego w różnych strefach dostępności punktów transportowych według wojewódstw w 1985 roku	39
8. Wskaźniki graniczne oceny gmin i miast pod względem udostępniania punktów transportowych	44
9. Dostępność punktów transportowych według gmin i miast w 1985 roku	49
10. Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w gminach i miastach według powierzchni w 1985 roku	57
11. Dostępność punktów transportowych PKP i PKS w gminach i miastach według ludności w 1985 roku	65
12. Wskaźniki graniczne oceny natężenia ruchu turystycznego	72

13. Rozmieszczenie bazy noclegowej w strefach dostęp- 7
ności punktów transportowych PKP i PKS w
1985 roku 77
14. Koncentracja ruchu turystycznego w gminach i
miastach 84
15. Rozmieszczenie ruchu turystycznego w strefach
dostępności punktów transportowych PKP i PKS w
gminach i miastach w 1985 roku 86
16. Natężenie ruchu turystycznego w gminach i
miastach w 1985 roku 95

BIBLIOTEKA IT
Archiwum Fundacji
Naukowo-Badawczych