



MOŻLIWOŚCI POPRAWY DOSTĘPNOŚCI I ROZWOJU TURYSTYKI NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki

Marek Więckowski
Daniel Michniak
Branislav Chrenka
Vladimír Ira
Tomasz Komornicki
Piotr Rosik
Vladimír Székely
Przemysław Śleszyński
Rafał Wiśniewski



Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk

Geografický ústav
Slovenská akadémia vied



Marek Więckowski
Daniel Michniak
Branislav Chrenka
Vladimír Ira
Tomasz Komornicki
Piotr Rosik
Vladimír Székely
Przemysław Śleszyński
Rafał Wiśniewski

MOŻLIWOŚCI POPRAWY DOSTĘPNOŚCI I ROZWOJU TURYSTYKI NA POGRANICZU POLSKO-SŁOWACKIM

Warunki rozwoju, rekomendacje i dobre praktyki



Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk



Geografický ústav
Slovenská akadémia vied

Warszawa – Bratislava 2012

<http://rcin.org.pl>



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Współpracy Transgranicznej
Rzeczpospolita Polska – Republika Słowacka 2007–2013

Publikacja jest efektem projektu nr WTSL.02.01.00-14-087/08:
Infrastrukturalne i organizacyjne możliwości poprawy dostępności przestrzennej
jako czynnik rozwoju polsko-słowackich regionów turystycznych

Praca naukowa finansowana ze środków finansowych na naukę w roku 2012
przyznanych na realizację projektu międzynarodowego współfinansowanego

Redakcja: Rafał Wiśniewski, Marek Więckowski
Opracowanie kartograficzne: Przemysław Śleszyński

Projekt okładki: CREARTA, <http://www.crearta.com/>
Zdjęcie na okładce: Marek Więckowski

© Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa 2012
© Geografický ústav SAV, Bratislava 2012

ISBN 978-83-61590-88-0

Łamanie: Studio DeTePe, Paweł Rusiniak
Druk i oprawa: Poligrafia Inspektoratu Towarzystwa Salezjańskiego, ul. Bałuckiego 8, 30-318 Kraków

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	5
2. WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI I TRANSPORTU	7
2.1. Prognozowane zmiany popytu w związku z rozwojem sieci drogowej	7
2.2. Organizacja transportu zbiorowego	10
2.3. Wykorzystanie środków unijnych	13
2.4. Jak kształtować optymalną sieć transportową dla potrzeb turystycznych	16
2.5. Przemiany społeczne i wzrost znaczenia turystyki	18
2.6. Sezonowość turystyki	19
2.7. Dysproporcje przestrzenne w ruchu turystycznym i próby ich przewyżnienia ..	23
2.8. Rola popytu i podaży w rozwoju turystyki – wybrane przykłady metodyczne ...	26
2.9. Konkurencja-komplementarność-współpraca	35
2.10. Koncepcja klastra i inicjatywy klastrowe	37
2.11. Turystyka, jej zrównoważony rozwój i wpływ na środowisko przyrodnicze	39
2.12. Potencjał turystyczny i poziom dostępności komunikacyjnej pogranicza polsko-słowackiego z punktu widzenia władz samorządowych	41
2.13. Percepcja turystyki i dostępności z punktu widzenia uczestników ruchu turystycznego	43
3. TRANSPORTOWO-DOSTĘPNOŚCIOWE UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI W POWIATACH	46
3.1. Województwo śląskie	47
Powiat bielski	47
Powiat cieszyński	48
Powiat pszczyński	48
Powiat żywiecki	49
3.2. Województwo małopolskie	50
Powiat gorlicki	50
Powiat limanowski	50
Powiat myślenicki	51
Powiat nowosądecki	51
Powiat nowotarski	52
Powiat oświęcimski	52
Powiat suski	53
Powiat tatrzański	53
Powiat wadowicki	54
3.3. Województwo podkarpackie	54
Powiat bieszczadzki	54
Powiat brzozowski	55
Powiat jarosławski	55
Powiat jasielski	56
Powiat krośnieński	56
Powiat leski	56
Powiat lubaczowski	57

Powiat przemyski	57
Powiat przeworski	58
Powiat rzeszowski	58
Powiat sanocki	59
Powiat strzyżowski	59
3.4. Kraj żyliński	59
Okres Bytča	59
Okres Čadca	60
Okres Dolný Kubín	60
Okres Kysucké Nové Mesto	61
Okres Liptovský Mikuláš	61
Okres Martin	62
Okres Námestovo	62
Okres Ružomberok	63
Okres Turčianske Teplice	63
Okres Tvrdošín	63
Okres Žylina	63
3.5. Kraj preszowski	64
Okres Bardejov	64
Okres Humenné	65
Okres Kežmarok	65
Okres Levoča	66
Okres Medzilaborce	66
Okres Poprad	66
Okres Preszów	67
Okres Sabinov	67
Okres Snina	67
Okres Stará Ľubovňa	67
Okres Stropkov	68
Okres Svidník	68
Okres Vranov nad Topľou	68
4. DOBRE PRZYKŁADY ROZWOJU TRANSPORTU I TURYSTYKI	69
4.1. Tatrzańska Kolej Elektryczna (Tatranské elektrické železnice – TEŽ)	69
4.2. Kolej dookoła Tatr	70
4.3. Historyczna leśna linia kolejowa Nová Bystrica–Vychylovka oraz kolejka Oravská Lesná	70
4.4. Bieszczadzka Kolejka Leśna	71
4.5. System transportu publicznego w Zakopanem (busy)	73
4.6. Transport lotniczy i usługi transferowe	74
4.7. „Transport na zawołanie”, ale przystępny cenowo	75
4.8. Trójstyk – punkt styku granic Polski, Słowacji i Czech	76
5. PODSUMOWANIE	78
LITERATURA	79

1.

WSTĘP

Oddane do rąk Czytelnika opracowanie zostało przygotowane w celach praktycznych. Przedstawiane rozważania dotyczą rozwoju turystyki, transportu oraz ich wzajemnego oddziaływania. Zagadnienia ułożono w taki sposób, aby z każdego z nich można było korzystać niezależnie od pozostałych treści.

Książka ta stanowi uzupełnienie monografii *Pogranicze polsko-słowackie. Dostępność transportowa a turystyka*, będącej wynikiem realizacji projektu „Infrastrukturalne i organizacyjne możliwości poprawy dostępności przestrzennej jako czynnik rozwoju polsko-słowackich regionów turystycznych” (INFRAREGTUR). Niektóre fragmenty niniejszej publikacji powielają główne myśli i wnioski zawarte w monografii naukowej, ale są one przedstawione w taki sposób, aby można je było efektywnie wykorzystać w sposób praktyczny.

Celem tej publikacji jest pomoc samorządom lokalnym i regionalnym w prowadzeniu polityki turystycznej (inwestycje, kierunki poprawy dostępności obszarów turystycznych), gospodarczej (promocja turystyki, w tym turystyki zagranicznej), promocyjnej (marketing terytorialny) i finansowej (w tym pozyskiwania europejskich środków pomocowych na realizację polityki regionalnej i lokalnej). Istotnym elementem jest także próba transferu wiedzy naukowej do jednostek administracji publicznej i organizacji turystycznych oraz jej adaptacja w warunkach polskich i słowackich. Wskazanie szans i zagrożeń rozwoju transportu oraz jego wpływu na turystykę i rozwój regionalny może stanowić pomocne narzędzie dla jednostek administracji publicznej w podejmowaniu właściwych decyzji. W konsekwencji może prowadzić do wzrostu atrakcyjności turystycznej obszarów oraz możliwości wykorzystania istniejącego oraz wykreowanego potencjału turystycznego.

W projekcie, którego jednym z efektów jest niniejsza publikacja, brało udział wiele osób. Autorami książki są Marek Więckowski (koordynator całego projektu), Daniel Michniak (koordynator zespołu słowackiego) oraz: Branislav Chrenka, Vladimír Ira, Tomasz Komornicki, Piotr Rosik, Vladimír Székely, Przemysław Śleszyński oraz Rafał Wiśniewski.

Książka jest podzielona na cztery rozdziały. Pierwszy z nich zawiera zagadnienia wstępne, m.in. założenia i cele opracowania. Drugi rozdział stanowi przegląd najbardziej istotnych uwarunkowań decydujących o rozwoju turystyki i możliwości wykorzystania potencjału turystycznego, zwłaszcza z punktu widzenia dostępności transportowej. W rozdziale trzecim pt. *Transportowo-dostępnościowe uwarunkowania rozwoju turystyki w powiatach* przedstawiono najważniejsze wnioski i rekomendacje dla każdego z powiatów na pograniczu polsko-słowackim. Przedstawiono wyniki analizy dostępności transportowej poszczególnych regionów i centrów turystycznych, zaprezentowano kluczowe rozwiązania transportowe niezbędne do prawidłowego rozwoju centrów i regionów turystycznych, a także ocenę rozwoju istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej pod kątem obecnych i przyszłych potrzeb

1. WSTĘP

turystycznych. Rozdział czwarty zawiera kilka przykładów dobrze funkcjonujących rozwiązań służących rozwojowi turystyki i poprawie dostępności przestrzennej. Zawarto tam działania łączące działania transportowe i turystyczne z zachowaniem zasad poszanowania środowiska przyrodniczego.

2.

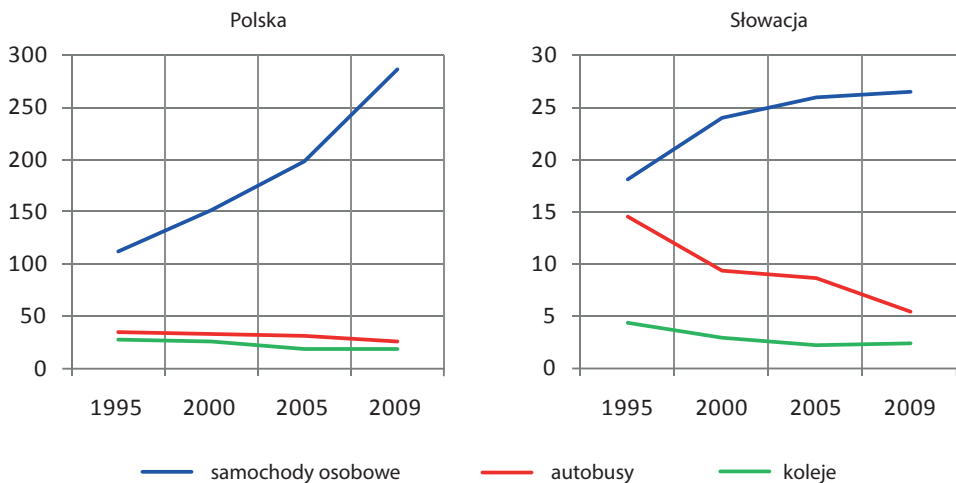
WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI I TRANSPORTU

2.1. PROGNOZOWANE ZMIANY POPYTU W ZWIĄZKU Z ROZWOJEM SIECI DROGOWEJ

POPYT WEDŁUG ŚRODKÓW TRANSPORTU

W okresie transformacji ustrojowej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym w Polsce i na Słowacji, nastąpiły znaczne przesunięcia w popycie na poszczególne środki transportu. W transporcie pasażerskim, podobnie jak w krajach Europy Zachodniej, bardzo szybko rosły wskaźniki motoryzacji – w Polsce z 138 samochodów/1000 mieszkańców w 1990 r. do 432/1000 mieszkańców w 2009 r. Na Słowacji analogiczny wskaźnik wzrósł ze 166 do 293 samochodów/1000 mieszkańców.

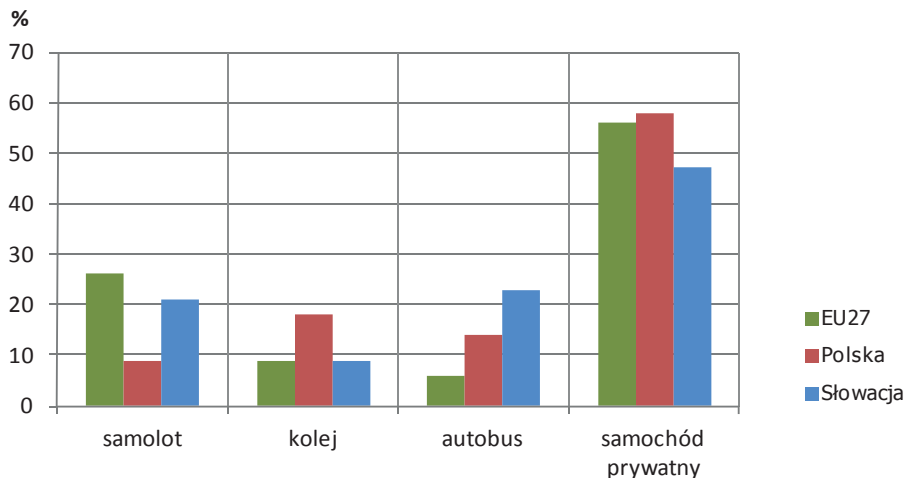
Polska i Słowacja różnią się znacznie pod względem trendów w mobilności mieszkańców. O ile w 1995 r. przeciętny Słowak pokonywał samochodem prywatnym, autobusem lub koleją 6,8 tys. km rocznie, a Polak jedynie 4,5 tys. km, o tyle w 2009 r. dla Słowaka było to jedynie 6,3 tys. km, a dla Polaka już aż 8,6 tys. km w ciągu roku (*EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2011*). Tym samym praca przewozowa na jednego mieszkańca na Słowacji pozostała na nie zmienionym poziomie, podczas gdy w Polsce wzrosła prawie dwukrotnie (ryc. 1).



Ryc. 1. Ewolucja pracy przewozowej według środków transportu w Polsce i na Słowacji w latach 1995–2009 (mln. paskm)

Źródło danych: *EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2011*, s. 44, 45, 47; opracowanie własne.

W 2009 r. udział poszczególnych środków transportu w pracy przewozowej w Polsce i na Słowacji był dosyć podobny, z tą różnicą, że na Słowacji wciąż silniejszą pozycję mają przewozy autobusowe. Relatywnie wysoki udział autobusów jest również zauważalny w podróżach turystycznych. Według Eurostatu aż 23% podróży trwających powyżej 4 dni jest realizowanych przez mieszkańców Słowacji autobusem. Ponadto Słowacy znacznie częściej od Polaków wybierali samolot (21% podróży na Słowacji przy jedynie 9% w Polsce; 2008). W Polsce natomiast stosunkowo wysoką pozycję w porównaniu do średniej EU27 mają koleje (18% podróży turystycznych) (ryc. 2).



Ryc. 2. Udział środków transportu w podróżach turystycznych w 2008 r. (dla podróży powyżej 4 dni; turyści powyżej 15 lat)

Źródło danych: Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data, 2010, Eurostat, s. 37; opracowanie własne.

W przyszłości należy spodziewać się dalszego wzrostu pracy przewozowej wykonywanej przez transport samochodowy. Z pewnością wysokie ceny paliwa mogą odstraszyć niektórych kierowców/turystów od podróży własnym samochodem. Jednak brak alternatywy w postaci szybkich połączeń kolejowych i lotniczych, a także poprawiająca się infrastruktura dojazdowa (autostrady i drogi ekspresowe) będą skutkować dalszym wzrostem ruchu samochodowego.

NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO

W roku 2010 najbardziej obciążonymi ruchem samochodowym trasami w południowej i południowo-wschodniej Polsce były trasy wylotowe z Krakowa i Górnego Śląska, trasa A4/DK4 od Katowic przez Kraków do Rzeszowa oraz trasa D7/S7/DK47 z Krakowa w tym do Zakopanego i droga S1 z Katowic do Bielska-Białej. Pozostałe trasy w polskiej części pogranicza nie były znacząco obciążone drogowymi przewozami towarowymi, co uznać należy jako atut w kontekście zarówno dostępności regionów turystycznych (mniejsze korki), jak też ich atrakcyjności (ograniczenie zanieczyszczenia środowiska).

Wzrost natężenia ruchu w latach 2005–2010 przekraczający zauważalnie średnią krajową zanotowano na drogach krajowych województwa śląskiego. Ponadprzeciętny wzrost wystąpił także w Małopolsce, podczas gdy w województwie podkarpackim był on mniejszy niż w całej Polsce. Tym samym na analizowanym obszarze doszło do polaryzacji w zakresie obciążenia sieci drogowej. W części zachodniej, gdzie średnie natężenie było największe już w roku 2005, ruch drogowy wzrastał najszybciej, a na słabiej obciążonym wschodzie, najwolniej. Lokalnie duże wzrosty natężenia ruchu na trasie E40 (wzdłuż autostrady A4 i drogi krajowej nr 4) zaobserwowano w Rzeszowie (tab. 1). Prawie równie wysoki ruch w skali kraju notowany był na południkowej drodze E75. Natężenie ruchu wzrosło zarówno w Pszczynie (ruch maksymalny) jak i na odcinku przy granicy polsko-czeskiej w Cieszynie. Wysoki był również przyrost ruchu na południkowej trasie E-77, biegnącej z północnej Polski przez Kraków do Chyżnego. Na odcinku przygranicznym w Chyżnem natężenie ruchu zbliżyło się do 5000 pojazdów na dobę. Jest to po części efekt uruchomienia na tym szlaku odcinków drogi ekspresowej S7 (między Myślenicami a Lubniem). Zauważalnie mniejsze obciążenia, a także przyrosty ruchu, notowane są na drodze E371 (z wyjątkiem okolic Rzeszowa). Średniodobowe natężenie ruchu w Barwinku w 2010 r. było nawet niższe niż pięć lat wcześniej.

Tabela 1. Ruch na wybranych drogach międzynarodowych w roku 2005 i 2010 (liczba pojazdów na dobę w tys. oraz miejsce pomiaru)

Numer drogi	Maksymalny ruch 2005	Minimalny ruch (odcinki przygraniczne) 2005	Maksymalny ruch 2010	Minimalny ruch (odcinki przygraniczne) 2010
E40	23743 (Rzeszów)	3650 (Korczoza)	29703 (Rzeszów)	3210 (Korczoza)
E75/E462 / S1 (DK1)	33116 (Pszczyna)	7059 (Cieszyn)	39646 (Pszczyna)	11782 (Cieszyn)
E77 / S7 (DK7)	23697 (Myślenice)	4036 (Chyżne)	27270 (Myślenice)	4923 (Chyżne)
E371 / S9 (DK9)	16368 (Rzeszów)	3614 (Barwinek)	21839 (Rzeszów)	3361 (Barwinek)

Źródło danych: Generalny Pomiar Ruchu 2005, 2010, GDDKiA; opracowanie własne.

NOWE INWESTYCJE NA SIECI DROGOWEJ A ZMIANY NATĘŻENIA RUCHU

Najważniejsze inwestycje drogowe realizowane obecnie w Polsce oraz na Słowacji i w Czechach nawiązują do układu głównych szlaków równoleżnikowych. Zaawansowana jest budowa autostrady A4 w Polsce, D1 na Słowacji oraz w Czechach drogi z Ołomuńca w kierunku Ostrawy. Spośród tras południkowych prace koncentrują się na szlaku drogowym E75 (Polska autostrada A1). Inne powiązania północ-południe znajdują się w licznych dokumentach strategicznych, ale ich realizacja pozostaje w sferze projektów, względnie odbywa się bardzo powoli. Dotyczy to nie tylko odcinków na samym obszarze pogranicza, ale także tras na ich zapleczu. Decyzje ograniczające zakres polskiego programu budowy dróg krajowych (podjęte w związku z trudnościami budżetowymi w roku 2011) wstrzymały m.in. przygotowywanie kolejnych odcinków południkowej trasy S7 (Warszawa–Kraków–Chyżne).

Zaobserwowane zmiany w natężeniu ruchu drogowego potwierdzają tezę, że ruch ulega koncentracji w przestrzeni oraz że przenosi się on pomiędzy poszczególnymi

trasami w miarę postępu w procesie inwestycyjnym. Dowodzą tego wzrosty w ciągach dróg E40 i E77, gdzie realizowana jest budowa autostrady A4 i drogi ekspresowej S7. Można oczekiwać, że tendencja taka utrzyma się w kolejnych latach. Należy spodziewać się dalszego wzrostu ruchu na autostradzie A4 oraz na drodze ekspresowej S69. W systemie drogowym powstać mogą nowe wąskie gardła wymagające inwestycji. Należąc do nich będzie prawdopodobnie obwodnica Krakowa w ciągu trasy S7 (północ-południe), a także droga DK52 (E462) z Krakowa do Bielska-Białej. Ukończenie autostrady A4 może doprowadzić do wzrostu natężenia ruchu na głównych trasach prowadzących w jej kierunku z terenu pogranicza (np. na drogach Sanok–Rzeszów, Jasło–Pilzno i Nowy Sącz–Tarnów).

2.2. ORGANIZACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO

ORGANIZACJA TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO

W marcu 2010 r. w polskiej części pogranicza działało 19 firm, oferujących przewozy komunikacją autobusową pod znakiem PKS, bądź takich, które powstały w wyniku zmiany właściciela. Są nimi PKS Bielsko-Biała, PKS Cieszyń, PKS Jarosław, PKS Jasło, PKS Krosno, PKS „Pasyk & Gawron” Limanowa, PKS Myślenice, PKS Nowy Sącz, PKS Nowy Targ, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji Oświęcim, PKS Przemyśl, PKS Pszczyna, PKS Rzeszów, Przedsiębiorstwo Przewozowe Podkarpackiej Komunikacji Samochodowej Rzeszów, PKS „Beskidus” Sucha Beskidzka, PKS Wadowice, PKS Zakopane, Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej Żywiec, Veolia Transport Bieszczady Sanok. Transport pasażerski realizowany jest również przez prywatnych przewoźników (głównie busami), przede wszystkim w ośrodkach turystycznych i na intensywnie wykorzystywanych trasach np. Kraków–Zakopane. Istnieją także spółki nastawione na komunikację miejską, zapewniając transport także w ośrodkach turystycznych.

Od 1 stycznia 2004 r. samorządy wojewódzkie na Słowacji przyjęły kompetencje w sferze publicznej komunikacji autobusowej. Zadaniem województwa jest zabezpieczenie transportu autobusowego dla mieszkańców województwa tak, by spełniać podstawowe potrzeby jak np. dojazdy do pracy, szkoły, ośrodków zdrowia, urzędów i instytucji publicznych. Województwo finansuje w interesie publicznym linie autobusowe, których odległość nie przekracza 100 km. Poza tym reguluje ceny minimalne i warunki taryfowe przejazdu podróźnych. Województwo przyznaje poszczególnym przewoźnikom licencje przewozowe i uchwała rozkład jazdy. Powinien przy tym dbać, by autobusy były skomunikowane z koleją i aby uniknąć równoległej realizacji publicznego transportu pasażerskiego.

W kraju preszowskim działają cztery przewoźnicy: SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Poprad i BUS Karpaty Stará Lubovňa, zaś w kraju żylińskim dwaj: SAD Žilina i SAD LIORBUS Ružomberok. SAD Prešov obsługuje mieszkańców okresów Preszów, Sabinov i Bradejov, okolic miasta Giraltovce oraz zapewnia transport miejski (MHD) w Bardejovie. Komunikację miejską (MHD) w Preszowie zapewnia Dopravný podnik mesta Prešov. SAD Humenné utrzymuje regularną komunikację w okresach: Humenne, Snina, Medzilaborce, Vranov nad Topľou, Stropkov i Svidník, komunikację miejską (MHD) w miastach Humenné, Vranov nad Topľou i Svidník. SAD Poprad zapew-

nia podmiejską komunikację w okresach: Poprad, Kežmarok i Levoča oraz miejską (MHD) w miastach: Poprad, Svit, Kežmarok i Levoča. BUS Karpaty Stará Lubovňa realizuje połączenia podmiejskie w okresie Stará Lubovňa. SAD Žilina zabezpiecza komunikację autobusową w okresach: Žylina, Bytča, Czadca, Kysucké Nové Mesto, Martin, Turčianske Teplice i komunikację miejską (MHD) w miastach Čadca, Kysucké Nové Mesto, Martin, Vrútky. W Żylinie komunikację miejską zapewnia Dopravný podnik mesta Žiliny, z transportem autobusowym i trolejbusowym. SAD LIORBUS Ružomberok zapewnia regularne połączenia autobusowe w okresach: Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Dolný Kubín, Tvrdošín i Námestovo oraz komunikację miejską w miastach Liptovský Mikuláš, Ružomberok i Dolný Kubín. Poza przedstawionymi przewoźnikami istnieje wiele prywatnych firm, zapewniających komunikację autobusową na pograniczu polsko-słowackim.

TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE

Najbardziej znaczącym przewoźnikiem między Słowacją a Polską jest polska spółka STRAMA Zakopane, obsługująca linie Zakopane–Poprad i Zakopane–Liptovský Mikuláš.

W okresie zimowego (23.12–9.01 i 18.01–5.03) i letniego (16.06–15.10) szczytu turystycznego oraz w okresie świąt (Wielkanoc, święta państwowe) na trasie Zakopane–Poprad realizowane są cztery kursy dziennie w każdą stronę. Autobus na linii Zakopane–Liptovský Mikuláš jeździ cztery razy dziennie tylko w czasie wakacji letnich. Autobus na linii Zakopane–Liptovský Mikuláš jeździ cztery razy dziennie tylko w czasie wakacji letnich.

Opisane wyżej linie autobusowe zapewniają dojazd polskich turystów do słowackiej części Tatr. Oferują bezpośrednie połączenia ze znanymi atrakcjami jak np. aquaparki (Oravice, Liptovský Mikuláš, Poprad), Jaskinia Bielska, ośrodki narciarskie i turystyczne (Ždiar, Oravice, Zuberec).

Słowacki przewoźnik Eurobus a.s. Košice obsługuje połączenie na trasie Spišská Nová Ves–Levoča–Spišský Štvrtok–Vrbov–Kežmarok–Spišská Belá–Vysoké Tatry (Tatranská Kotlina)–Ždiar–Nowy Targ. Autobusy kursują w każdy czwartek i w sobotę i zapewniają dojazd mieszkańcom słowackiej części pogranicza na targi do Nowego Targu.

Węgierski przewoźnik OrangeWays Zrt., Budapeszt zapewnia komunikację na trasie Budapeszt–Zvolen–Bańska Bystrzyca–Kraków. Autobus jeździ cztery razy w tygodniu. Jednak to połączenie nie służy jednak mieszkańcom pogranicza, gdyż na jego obszarze nie ma zlokalizowanego żadnego przystanku.

Przez polsko-słowackie pogranicze przejeżdżają także autobusy przewoźników świadczących dalekobieżne przewozy międzynarodowe (np. SINDBAD, INTERBUS), które mają przystanki także na Słowacji (Trstená, Tvrdošín, Dolný Kubín, Kralovany, Martin, Žylina, Považská Bystrica, Trenčyn i Bratisława). Ceny za przejazd między Słowacją a Polską wynoszą około 110–130 PLN, dlatego wykorzystanie tych połączeń na krótkich odcinkach jest nieopłacalne cenowo.

ORGANIZACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

W 2000 r. nastąpił podział Polskich Kolei Państwowych S.A. (PKP S.A.) na wiele wyspecjalizowanych spółek. Zadania związane bezpośrednio z przewozami pasażerów na obszarze pogranicza polsko-słowackiego realizują spółki: PKP InterCity S.A., Przewozy

Regionalne Sp. z o.o. oraz Polskie Koleje Liniowe S.A. (górskie koleje liniowe). Zarządcą infrastruktury oraz dworców jest natomiast spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Za publiczny transport kolejowy na Słowacji odpowiedzialne jest państwo, które za pośrednictwem umowy o realizacji kolejowego transportu publicznego między Ministerstwem Transportu a spółką kolejową Železničná spoločnosť Slovensko a.s., określa ilościowo zakres opłat i zwrot kosztów jej wdrażania. Do końca 2011 r. spółka RegioJet była jedynym prywatnym kolejowym przewoźnikiem na Słowacji, zapewniająca dwa kursy dziennie kategorii IC na trasie Żylin–Ostrava–Praga.

Tabela 2. Organizacja transportu kolejowego w Polsce i na Słowacji

Polska		Słowacja	
spółka	uwagi	spółka	uwagi
Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Przewoźnik. Przewozy wewnątrzwojewódzkie (pociągi osobowe) oraz przewozy międzywojewódzkie pociągami interREGIO i REGIOekspres	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK)	Przewoźnik na całym obszarze Słowacji – pociągi kategorii EuroCity, InterCity, EuroNight, pociągi pospieszne, przyspieszone i osobowe
PKP InterCity S.A.	Przewoźnik. Pociągi EuroCity (EC), Express (Ex) i Express InterCity (EIC) oraz międzywojewódzkie pociągi pospieszne (TLK – Twoje Linie Kolejowe)		
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zarządzanie państwową siecią linii kolejowych (infrastruktura)	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)	Administracja i zarządzanie siecią linii kolejowych
Polskie Koleje Liniowe S.A.	Zarządzanie górkimi kolejami linowymi	Tatry mountain resorts, a.s.	Właściciel i zarządca kolei linowych, należących wcześniej do spółki Tatranské lanové dráhy

Opracowanie własne.

TRANSGRANICZNE POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Przez granicę polsko-słowacką prowadzą trzy linie kolejowe: linia nr 129 Čadca–Skalité–Zwardoń, linia nr 188 Koszyce–Plaveč–Muszyna i linia nr 191 Michaľany–Medzilaborce–Łupków. Na linii nr 129 Čadca–Skalité–Zwardoń kursują tylko dwa pociągi – jeden codziennie, a drugi tylko w dni robocze. Od 2010 r. ruch pociągów przez przejście graniczne Plaveč–Muszyna jest wstrzymany ze względu na zniszczoną po powodziach infrastrukturę kolejową na obszarze Polski.

Jeszcze w 2010 r. funkcjonowało w sezonie letnim połączenie przez przejście graniczne Medzilaborce–Łupków. Pociągi kursowały w piątki, soboty i niedziele w okresie od 19 czerwca do 29 sierpnia. Po zmianach rozkładu jazdy, od 1 maja 2011 r. wstrzymano połączenie Medzilaborce–mesto–Łupków ze względu na jego nierentowność.

Kolejowy transport pasażerski między Słowacją a Polską, mimo istniejących linii kolejowych, jest niewielki. Prawdopodobnie wynika to ze złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz złej organizacji transportu spółek kolejowych w Polsce i na Słowacji. Z punktu widzenia rozwoju turystyki, jak też całego pogranicza, powinno się uruchomić przynajmniej połączenia specjalne i sezonowe. Trasy, łączące tylko przygraniczne stacje, są nieefektywne. Lepszym rozwiązaniem byłyby połączenia między większymi miastami, które generują ruch turystyczny.

2.3. WYKORZYSTANIE ŚRODKÓW UNIJNYCH

Jedną z największych korzyści dla Polski i Słowacji wynikających z procesu integracyjnego z UE jest możliwość korzystania ze środków finansowych z różnych funduszy europejskich. Przed wstępem do UE były to środki z funduszy przedakcesyjnych (np. PHARE, ISPA), a potem z funduszy strukturalnych UE (np. ERDF) i Funduszu Spójności.

Jedną z priorytetowych sfer wykorzystujących środki finansowe UE jest rozwój infrastruktury transportowej. Środki z funduszy przedakcesyjnych i strukturalnych odegrały ważną rolę także w procesie rozwoju infrastruktury transportowej na pograniczu polsko-słowackim. Spośród funduszy przedakcesyjnych najważniejszą rolę odegrał fundusz PHARE (Program PHARE CBC). W przypadku funduszy strukturalnych jest to Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF) w ramach Programu INTERREG IIIA – Polska-Słowacja 2004–2006 i Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Słowacja 2007–2013. Rozwój infrastruktury transportowej na pograniczu można finansować także poprzez projekty Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, gdzie wykorzystywane są środki z Funduszu Spójności i funduszu ERDF, jak też za pośrednictwem projektów Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO), gdzie wykorzystywane są środki ERDF.

PROGRAM PHARE CBC

Otwarcie granic po 1989 r. i znaczny rozwój więzi komunikacyjnych między Polską a Słowacją wymagały rozwoju transgranicznej infrastruktury transportowej. W większości miejsc wyremontowano istniejące drogi, jednak w wielu przypadkach trzeba było wybudować nowe transgraniczne trasy. Przykładami budowy nowej granicznej infrastruktury drogowej, do której wykorzystano środki przedakcesyjnych funduszy UE (PHARE), są przejścia graniczne Čirč–Leluchów i Palota–Radoszyce.

Przejście graniczne Čirč–Leluchów znajduje się w okresie Stará Ľubovňa, w bezpośredniej bliskości kolejowego przejścia granicznego Plaveč–Muszyna. Od 1997 r. działało tam przejście graniczne dla małego ruchu granicznego. W 1999 r. otwarto je jako przejście graniczne dla turystów z 35 państw. W 2003 r. oddano do użytku nowy most (stary został zniszczony podczas powodzi) tzw. Most Wyszehradzki. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 4,5 mln koron słowackich, z czego 1,65 mln euro pochodziło z PHARE CBC. Z perspektywy czasu można stwierdzić, że środki finansowe wykorzystano nieefektywnie. Przepustowość mostu jest za duża w stosunku do potrzeb, a część środków finansowych można było wykorzystać na inny projekt.

Przejście graniczne Palota–Radoszyce znajduje się we wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego (okres Medzilaborce). Obecnie jest to najdalej wysunięte na

wschód drogowe przejście graniczne między Polską a Słowacją. Otwarto je w listopadzie 2003 r. Remont drogi na Słowacji (6 km) i budowa nowej trasy w Polsce (5,1 km) były współfinansowane ze środków Programu PHARE CBC. Całkowity koszt po stronie słowackiej osiągnął 200 mln koron słowackich (4,8 mln euro w 2003 r.). Wsparcie z Programu PHARE CBC wyniosło 2 mln euro dla strony słowackiej i 2 mln euro dla strony polskiej (SITA 2003).

PROGRAM INTERREG IIIA

– RZECZPOSPOLITA POLSKA – REPUBLIKA SŁOWACKA 2004–2006

Pierwszym programem współpracy transgranicznej między Polską a Słowacją, wykorzystującym fundusze strukturalne, był Program INTERREG IIIA. Przykładami projektów rozwoju infrastruktury transportowej nastawionych na remonty dróg, wiodących do polskiej granicy, sfinansowanych w ramach Programu INTERREG IIIA – Polska–Słowacja 2004–2006 są:

- modernizacja drogi nr III/544 Kurov–granica państwowa z Polską (5,0 km);
- modernizacja drogi nr II/545 Zborov–granica państwowa z Polską (5,3 km);
- modernizacja drogi nr III/557 24 Nižná Polianka–granica państwowa z Polską (0,51 km);
- modernizacja i rozszerzenie połączenia drogowego Oščadnica–Vreščovka–Bór (droga została ukończona tylko po stronie słowackiej).

Poza tym zmodernizowano drogi w regionach przygranicznych m.in. remont drogi nr III/520019 Oravice–Zuberec na długości 5,6 km (ukończona w 2005 r.) oraz modernizacja drogi nr III/558027 Ulič–Uličské Krivé–Zboj.

Przykładami pomyślnie zrealizowanych projektów po polskiej stronie pogranicza są modernizacja drogi nr 958 i nr 959 na trasie Zakopane–Chochołów–granica państwowa oraz modernizacja drogi nr 945 Jeleśnia–przejście graniczne Korbielów.

PROGRAM WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ

RZECZPOSPOLITA POLSKA – REPUBLIKA SŁOWACKA 2007–2013

Jedną z czterech priorytetowych osi aktualnego Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Słowacja 2007–2013 jest rozwój infrastruktury transgranicznej (patrz <http://sk.plsk.eu/>). Większość projektów jest nastawiona na rozwój infrastruktury transportowej na pograniczu, których celem jest poprawa dostępności komunikacyjnej np.:

- rozwój infrastruktury drogowej między powiatami Medzilaborce–Humenné–Snina–Sanok, w ramach którego ukończono w październiku 2010 r. nową transgraniczną drogę Nižná Polianka–Oženna. Po polskiej stronie zrealizowano przebudowę drogi gminnej nr 1896R na odcinku Krosno–Kobyłany–Toki;
- modernizacja połączenia drogowego Osturňa–granica państwowa–Niedzica, w ramach którego zrekonstruowano kilka odcinków dróg po obu stronach pogranicza;
- budowa transgranicznego połączenia komunikacyjnego Jaworzynka–Čierne–Skalité – etap I. Przebudowa dróg gminnych w Jaworzynce i miejscowości Čierne w ramach Programu Rozwoju Trójstyku;
- modernizacja infrastruktury drogowej Rajcza–Oščadnica, w ramach którego zmodernizowano po stronie słowackiej w 2011 r. odcinek drogi nr III/011059 Oščadnica–Laliky o długości 5,24 km;
- modernizacja dróg powiatu żywieckiego w gminach Rajcza i Ujsoly oraz w miejscowości Novot' w celu polepszenia połączenia obszarów po polskiej i słowackiej

stronie granicy. Po polskiej stronie projekt obejmował modernizację drogi powiatowej nr 1439S Rajcza–Ujsoły–granica państwowa na odcinku Milówka–Glinka, a po słowackiej przebudowę drogi łączącej obec Novof z miejscowościami Mútne, Oravské Veselé i Beňadovo;

- modernizacja połączenia drogowego Pienińskich Parków Narodowych, częścią którego jest modernizacja czterech odcinków dróg II i III klasy, o długości całkowitej 25,55 km (Kamienka–Veľký Lipník, Spišská Belá–Spišské Hanušovce, Červený Kláštor–Lechnica, Toporec–Haligovce). Po polskiej stronie planowana jest modernizacja dwóch odcinków: droga nr K1638 Krośnica–Sromowce Niżne na odcinku Wygon–Sromowce Niżne (6,5 km) oraz droga nr K1679 na odcinku Wygon–Niedzica (1,8 km);
- droga orawska (Oravská cesta) – projekt modernizacji ciągu drogowego Jabłonka–Lipnica Wielka–Bobrov–Zubrohlava, wiodącego przez przejście graniczne Bobrov–Winiarczykówka. Po stronie polskiej dotyczy to remontu drogi wojewódzkiej nr 962, a po stronie słowackiej drogi nr III/520013.

W przypadku rozwoju infrastruktury drogowej w pobliżu granicy państwowej Program Współpracy Transgranicznej Polska-Słowacja 2007–2013 jest odpowiednim narzędziem do jego finansowania. Beneficjentami projektu mogą być zarządcy poszczególnych dróg, którymi w przypadku dróg II i III klasy są samorządy wojewódzkie, a dokładniej podlegające im wydziały transportu *Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja* oraz *Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja*, w przypadku zaś dróg lokalnych są to urzędy gminne. W Polsce są to Zarządy Dróg Wojewódzkich w Katowicach, Krakowie, Rzeszowie, miejskie urzędy na prawach powiatu oraz powiatowe urzędy zarządzające drogami powiatowymi, ewentualnie gminne urzędy administrujące drogami lokalnymi. Program Współpracy Transgranicznej Polska-Słowacja 2007–2013 ma być kontynuowany w kolejnym okresie programowania UE.

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY TRANSPORT (SPOT) I REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY

Rozwój infrastruktury transportowej na pograniczu może być finansowany także w ramach innych programów operacyjnych okresie programowania 2007–2013 tj. Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) i Regionalnego Programu Operacyjnego.

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT) środki są przeznaczone na budowę autostrad w osi priorytetowej II (Infrastruktura drogowa TEN-T) i modernizację linii kolejowych w osi priorytetowej I (Infrastruktura kolejowa), gdzie wykorzystywane są środki z Funduszu Spójności. Za pośrednictwem osi priorytetowej V można finansować budowę dróg ekspresowych i ich modernizację oraz budowę dróg I. klasy, (przy czym wykorzystywane są środki z ERDF, wykorzystywane także w ramach osi priorytetowej VI – Kolejowy publiczny transport pasażerski). W ramach SPOT realizuje się zwłaszcza duże projekty. Przykładem budowy infrastruktury transportowej na pograniczu w ramach SPOT jest budowa drogi na odcinku Mnišek nad Popradem – granicą państwowa z Polską, która powinna się zakończyć budową nowego mostu na rzece Poprad.

Przykładami projektów Regionalnych Programów Operacyjnych, w ramach których wyremontowano wiele odcinków dróg z kraju żylińskim są m.in. „Poprawa infrastruktury

tury transportowej w historycznych regionach Górne Poważe, Kysuce, Orawa, Liptów, Turiec” oraz „Zwiększenie dostępności do biegunów wzrostu w regionach Turiec, Liptów i Orawa, Górne Poważe i Kysuce”. Natomiast w kraju preszowskim są to projekty: „Modernizacja odcinków dróg II. i III. klasy w kraju preszowskim w okolicach miast: Bardejov, Humenné, Preszów, Svidník, Vranov nad Topľou, Poprad, Stará Lubovňa”, „Remont mostów na drogach II. i III. klasy w kraju preszowskim” oraz „Stabilizacja osuwisk na drogach II. i III. klasy w kraju preszowskim”.

2.4. JAK KSZTAŁTOWAĆ OPTYMALNĄ SIĘĆ TRANSPORTOWĄ DLA POTRZEB TURYSTYCZNYCH

Oddziaływanie infrastruktury transportowej na rozwój turystyki może być wielokierunkowe. Istnienie takiej zależności często wydaje się oczywiste. Nie oznacza to jednak, że potrafimy sprecyzować jej charakter, a tym bardziej ustalać priorytety inwestycyjne z punktu widzenia obsługi różnych rodzajów ruchu turystycznego. Analizy dostępności przestrzennej tworzą naukowe podstawy dla tego rodzaju wniosków, a w konsekwencji także decyzji podejmowanych przez władze różnych szczebli. Klasyczne wskaźniki rozwoju sieci transportowych (wyrażone w kilometrach, ewentualnie odniesione do liczby ludności lub powierzchni) nie w pełni nadają się do tego celu. Przyrost długości dróg w różny sposób przekłada się na dostępność, a tym samym na korzyści z punktu widzenia turystyki. Nowe lub modernizowane szlaki transportowe mogą powstawać w miejscach o małym znaczeniu dla ruchu turystycznego. Jednocześnie nawet krótki odcinek nowej sieci może czasem znacząco poprawić dostęp do ośrodków lub atrakcji turystycznych. Ponadto rola poszczególnych inwestycji może być odmienna w różnych skalach geograficznych. Dlatego wpływ polityki transportowej na turystykę musi być oceniany oddzielnie na poszczególnych poziomach terytorialnych.

Europejska polityka transportowa najczęściej nie realizuje celów związanych z rozwojem turystyki. Służy ona głównie powstawaniu sieci transkontynentalnych (w znacznym stopniu podporządkowanym popytowi ze strony przewozu towarów). Jednocześnie polityka realizowana jest w dużej mierze za pośrednictwem polityki spójności i funduszy strukturalnych, które wspierają działania inwestycyjne, zwłaszcza w nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Działania na poziomie europejskim w coraz większym stopniu podporządkowane są także polityce energetyczno-klimatycznej, stwarzającej preferencje dla bardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu. W tzw. krajach akcesyjnych, do których należy Polska i Słowacja, realizacja inwestycji w ramach sieci TEN, stwarza priorytet dla tras wiążących te państwa z jądrem gospodarczym Unii Europejskiej. Ich przebieg jest w znacznej mierze równoleżnikowy. Ten sam układ wspierany jest przez politykę spójności. Wynika to ze wschodniej lokalizacji regionów biedniejszych potrzebujących wsparcia, m.in. na drodze integracji transportowej z lepiej rozwiniętymi regionami centralnymi i zachodnimi (w tym zwłaszcza ze stolicami obu krajów). W tych warunkach powiązania południkowe pomiędzy Polską i Słowacją nie są naturalnym priorytetem. Również wysoka jakość środowiska naturalnego w Karpatach, paradoksalnie, nie sprzyja inwestycjom wspieranym z funduszy europejskich. Liczne rzeczywiste i potencjalne konflikty przestrzenne pomiędzy korytarzami transportowymi a siecią NATURA 2000 powodują, że przygotowanie inwestycji jest na tym

terenie trudniejsze niż w innych regionach obu krajów. Szansą na zmianę opisaną sytuacją może być nowe rozumienie celów polityki spójności, w tym zwłaszcza mającej status traktatowy spójności terytorialnej. Oparcie tej polityki na lokalnych potencjałach własnych (*place based approach*) może skutkować uwzględnieniem dostępności regionów turystycznych jako ważnego czynnika rozwojowego. W interesie jednostek samorządowych pogranicza polsko-słowackiego leży lepsze włączenie badanego obszaru w sieć dróg transeuropejskich o układzie południkowym (oraz na kierunku czeskim), a następnie uzyskanie wsparcia dla określonych inwestycji w ramach programów operacyjnych okresu programowania 2014–2020. W pierwszej kolejności dotyczy to ciągu dróg ekspresowych Kraków–Chyżne–Bańska-Bystrzyca (wraz z odgałęzieniem do Zakopanego), drogi ekspresowej Rzeszów–Preszów oraz linii kolejowej Piekietko–Podłęże (wraz z modernizacją jej przedłużenia do Nowego Sącza i granicy słowackiej oraz do Zakopanego).

Krajowa polityka transportowa również w ograniczonym stopniu odnosi się do celów rozwoju turystyki. Obsługa ruchu turystycznego jest jednak w tym wypadku jednym z istotnych uzasadnień dla podejmowania niektórych inwestycji. Na szczeblu krajowym wiele zadań związanych z dostępnością ośrodków turystycznych jest zbieżnych z celami niwelowania słabej dostępności z regionów peryferyjnych do ośrodków regionalnych oraz do lokalnych centrów koncentrujących usługi pożytku publicznego. Przykładem są tereny we wschodniej części pogranicza polsko-słowackiego, gdzie ewentualne inwestycje mogą równolegle służyć dostępności turystycznej oraz dostępności z odległych jednostek osadniczych do takich miast jak Rzeszów, Preszów czy Koszyce. O ile znaczenie inwestycji na sieci TEN jest istotne dla obu (polskiej i słowackiej) części badanego obszaru, o tyle cele polityki poziomu krajowego nie muszą już być w obu państwach tożsame. Po stronie polskiej pogranicze słowackie jest (poza krańcami wschodnimi) terenem relatywnie gęsto zaludnionym o wielu brakach w zakresie powiązania komunikacyjnego z resztą kraju. Mimo to odległość czasowa od największych generatorów ruchu turystycznego Polski południowej nie jest tam bardzo duża. W efekcie rola wielu inwestycji jest większa z punktu widzenia rozwoju lokalnych rynków pracy (oraz dostępności do usług) niż z punktu widzenia generowania nowego ruchu turystycznego. Słowacka część pogranicza jest generalnie lepiej dostępna w układzie krajowym, ale jednocześnie odcięta transportowo od dużych ośrodków polskich. W tym wypadku inwestycje transgraniczne mogą znacząco wpłynąć na wielkość i strukturę ruchu turystycznego. Oznacza to, że w Polsce wsparcie dla przedsięwzięć pozwalających na szybki transport transgraniczny jest uzasadnione niezależnie od przyjętego modelu rozwoju turystyki. Po stronie słowackiej te same inwestycje mogą zwiększać udział turystyki krótkookresowej (głównie polskiej). Tym samym nie będą one sprzyjać ewentualnemu nastawieniu na przyjmowanie turysty pobytowego (długookresowego).

Działania na szczeblu regionalnym i subregionalnym nie ograniczają się już tylko budowy dużej infrastruktury. Znaczenia nabierają w tym wypadku modernizacje istniejących szlaków, budowa obwodnic drogowych oraz usprawnienia organizacyjne w transporcie publicznym. W przeciwieństwie do poziomu europejskiego i krajowego są to działania pozostające często w gestii władz samorządowych. Ich domeną jest nie tyle zewnętrzna dostępność (z głębi obu krajów oraz całej Europy), co raczej przemieszczanie się turystów pomiędzy miejscami zamieszkania oraz atrakcjami turystycznymi (transportem indywidualnym i zbiorowym). Celem staje się w tym wypadku deglome-

racja ruchu (zwłaszcza w subregionach silnej jego koncentracji oraz w miejscach gdzie może on stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego), eliminacja lokalnej kongestii sezonowej (która z czasem staje się destymulantą rozwoju – odstrasza potencjalnych gości) oraz promocja mniej znanych ośrodków. W gestii polityki szczebla regionalnego leży też realizacja lepszych lokalnych połączeń transgranicznych pozwalających na rzeczywistą integrację polskich i słowackich rynków turystycznych. Na szczeblu regionalnym analiza dostępności pozwala także na identyfikację miejsc (terytoriów) o słabym dostępie do atrakcji turystycznych mogących być wynikiem działalności inwestycyjnej. Dotyczy to zarówno bazy hotelowej i gastronomicznej (w pobliżu atrakcji naturalnych lub kulturowych), jak też infrastruktury specjalistycznej jak ośrodki narciarskie lub aquaparki (w strefach odległych od już istniejących konkurencyjnych obiektów). Odrębnym zagadnieniem jest promowanie niektórych rozwiązań transportowych, jako atrakcji turystycznych samych w sobie. Dotyczy to zwłaszcza transportu kolejowego (linie transgraniczne). W tej kategorii mieści się również wspieranie powstawania turystycznych ciągów transportowych (głównie na bazie dróg istniejących), które kilkakrotnie przecinają granice oraz obsługują serie atrakcji turystycznych (układ drogowy podwójnej sinusoidy).

Działania na szczeblu lokalnym dotyczą w pierwszej kolejności obszarów o dużej koncentracji obecnego lub prognozowanego ruchu turystycznego. Służą one jego właściwej organizacji, minimalizacji kosztów dla środowiska naturalnego, podniesieniu jakości usług, a w pewnym stopniu dowiązaniu do sieci transportowych wyższego rzędu. Szczególnego znaczenia nabierają w tym kontekście takie rozwiązania jak rozkłady jazdy w transporcie publicznym (np. późne powroty po zejściu ze szlaków górskich), organizacja parkingów, wyprowadzenie ruchu kołowego z centralnych części niektórych ośrodków turystycznych i budowa szlaków rowerowych.

2.5. PRZEMIANY SPOŁECZNE I WZROST ZNACZENIA TURYSTYKI

Przemiany społeczne po 1989 r. spowodowały po pewnym czasie wzrost standardu życiowego, co wpłynęło na wykorzystywanie większej ilości wolnego czasu. Znalazło to odzwierciedlenie także w rozwoju niektórych form turystyki. Niektóre grupy społeczne w krajach post-socjalistycznych mają więcej wolnego czasu, który poświęcają na wydarzenia kulturalne i społeczne, uprawianie sportu i wypoczynek. Część społeczeństwa, przy szybkim i wyczerpującym tempie życia, odczuwa potrzebę pełniejszego wykorzystania wolnego czasu, co powoduje nacisk na całą sferę turystyki.

W kontekście postępującego procesu globalizacji pojawiają się w praktyce nowe trendy, często jeszcze nie sprawdzone procesy gospodarcze, zmiany w sferze społecznej i dynamiczny rozwój obszarów odpowiednich dla turystyki. Dlatego ważne jest, aby ściśle monitorować proces globalizacji i analizować jego konsekwencje dla turystyki. W nawiązaniu do powszechnego procesu globalizacji na świecie, pod koniec XX w. doszło w turystyce do pogłębienia współpracy międzynarodowej. Proces ten towarzyszył liberalizacji przepływu osób i również wzrostem konkurencyjności miejsc. Według Światowej Organizacji Turystyki (UNWTO), do 2020 r. turystyka będzie się najszybciej rozwijać m.in. w regionach Europy Środkowo-Wschodniej i Południowej.

Bezpośredni udział turystyki w PKB i całkowita liczba pracowników w tej sferze w ramach UE wynosi 4%, pośredni udział stanowi 11% PKB, zaś liczba pracowników 12%. Dlatego turystyka jest ważnym elementem w ramach odnowionej Strategii Lizbońskiej. Z dłuższej perspektywy można zauważyć, że w ciągu ostatniej dekady, roczna stopa wzrostu zatrudnienia w hotelach i placówkach gastronomicznych (hotele, restauracje i kawiarnie) niemal zawsze była wyższa od stopy wzrostu zatrudnienia ogółem.

Zmiany w strukturze demograficznej krajów Europy Środkowej znacząco wpływają na sektor turystyczny. Oczekuje się dalszego wzrostu liczby osób starszych (w wieku 65 i więcej lat), zwiększy się także liczba osób w wieku powyżej pięćdziesięciu lat, podróżujących znacznie w większym stopniu niż w przeszłości. Najbardziej znaczący wzrost spodziewany jest w sferze turystyki uzdrowiskowej i zdrowotnej, jak też turystyki poznawczej, opartej na dziedzictwie kulturowym i przyrodniczym. Pojawiają się nowe, szybko rozwijające się destynacje, oferujące innowacyjne produkty i usługi.

Z punktu widzenia ruchu turystycznego ważna jest ostateczna konsumpcja gospodarstw domowych, która na Słowacji i w Polsce znacznie zwiększyła się w ostatnich dwudziestu latach. Największą część stanowiły wydatki na zakup żywności, jednak jedną z najwyższych wartości osiągnęło tempo wzrostu wydatków na hotele i restauracje. Stopniowo zwiększa się siła nabywczą ludności Polski i Słowacji, a więc można spodziewać się także zwiększenia udziału w turystyce. Ogólnie można mówić o pozytywnych zmianach w jakości zakwaterowania i rozwoju usług informacyjnych.

W działalności biur podróży i agencji turystycznych w Polsce i na Słowacji dominuje orientacja na pasywną turystykę zagraniczną, czyli wyjazdy słowackich obywateli zagranicę. Działalność agencji turystycznych i biur podróży w organizacji krajowego wypoczynku ma tendencję spadkową.

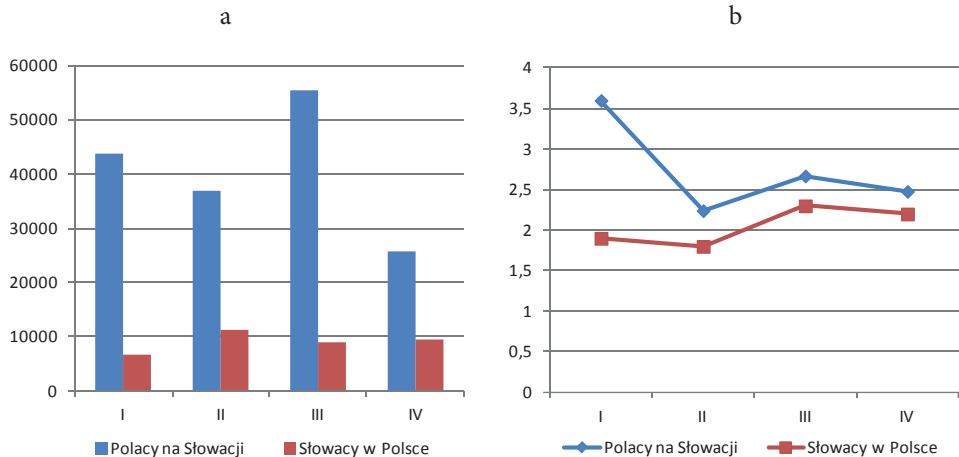
Problemem turystyki zarówno w Polsce jak i na Słowacji jest nie zawsze wystarczająca jakość usług, ich kompleksowość i brak działań prezentacyjno-marketingowych. Konieczna jest znaczna poprawa koordynacji sektorów publicznego i prywatnego, obejmujących zarówno obszar biznesu, jak i działalności non-profit.

Zmieniający się tryb życia oraz zmiany warunków gospodarczych przyczyniły się do tego, że kluczowymi formami turystyki stają się turystyka letnia i pobyty nad wodą, uzdrowiska i turystyka zdrowotna, turystyka zimowa i sporty zimowe, turystyka miejska i kulturalna oraz turystyka wiejska i agroturystyka.

2.6. SEZONOWOŚĆ TURYSTYKI

Dane dotyczące ruchu turystycznego na pograniczu Polski i Słowacji ukazują stosunkowo wyraźną różnicę w sezonowości między polskimi a słowackimi turystami (ryc. 3). Polacy preferują dłuższe pobyty na Słowacji w sezonie zimowym (I kwartał), Słowacy zaś przyjeżdżają na dłużej do Polski w sezonie letnim i jesiennym (III i IV kwartał). Najwięcej Polaków przyjeżdża na Słowację w sezonie letnim (ok. 55 tys. w III kwartale), ale są to pobyty krótkie. Liczba turystów ze Słowacji jest o wiele niższa w ciągu roku, ale bardziej wyrównana. W przeciwieństwie do Polaków, najmniej popularnym sezonem na podróże jest właśnie zima. Polacy przyjeżdżają głównie ze względu na góry i aquaparki. Polska jest dla Słowaków kierunkiem głównie turystyki zakupowej i kulturalnej, która nie jest aż tak sezonowa. Roczny rozkład przyjazdów Słowaków do

Polski jest przez to bardziej równomierny, z niewielką przewagą przyjazdów w wakacje (lipiec-wrzesień) i mniejszym udziałem w czwartym kwartale. Słowaccy turyści, którzy nocują w oficjalnych obiektach noclegowych, tworzą niewielką grupę. W 2008 r. było to tylko 36,4 tys. osób. Udzielono w sumie 74,5 tys. noclegów, czyli średnio 2 noclegi na jeden pobyt.

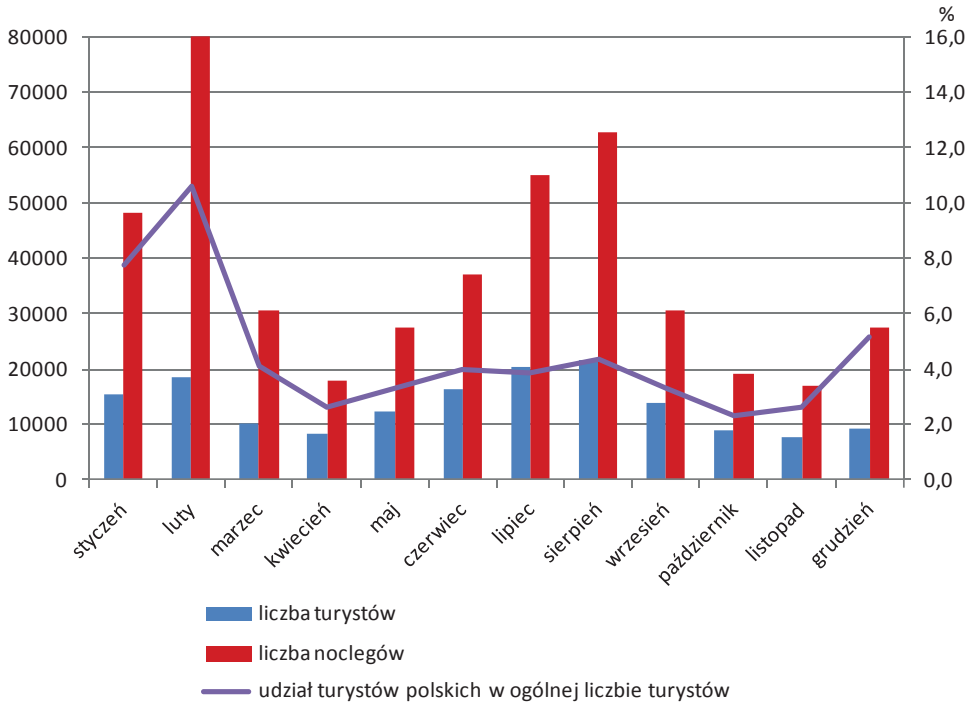


Ryc. 3. Sezonowość ruchu turystycznego a) liczba turystów; b) średnia długość pobytu (2010)
Źródło danych: Štatistický úrad SR i Główny Urząd Statystyczny; opracowanie własne.

Polacy najczęściej przyjeżdżają na Słowację w sezonie zimowym i letnim. Poza sezonem, tj. wiosną i jesienią, zainteresowanie tym kierunkiem wyraźnie spada. Zachowania sezonowe są, zwłaszcza zimą, wyraźniejsze niż u turystów innych narodowości. Udział turystów z Polski w ogólnej liczbie turystów na Słowacji poza sezonem jest niewielki i wynosi 2–3%. W miesiącach letnich rośnie do 4%, a w zimowych do 8–10% (ryc. 4).

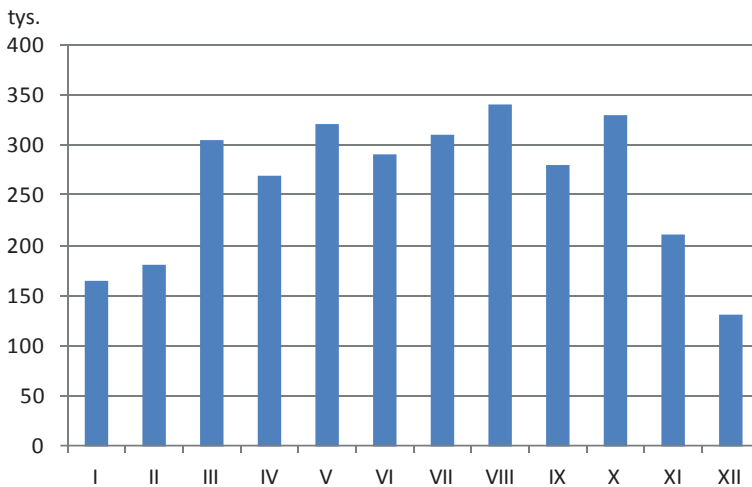
Słowacy odwiedzają Polskę bardziej równomiernie, także według danych polskiej Straży Granicznej, chociaż niższa liczba turystów zimą jest tu jeszcze wyraźniej uchwycona niż w przypadku danych GUS. Obniżenie aktywności turystycznej w późnojesiennym i zimowym sezonie (od listopada do lutego) wynika głównie z niekorzystnych warunków pogodowych i gorszego stanu dróg (pokrywa śnieżna, trudniejsze warunki do jazdy samochodem). W liczbie osób przekraczających granicę nie widać wzrostu w czasie ferii. W okresie od marca do października liczba mieszkańców Słowacji, przekraczających granicę z Polską, waha się między 270 a 340 tys. osób miesięcznie (ryc. 5).

Ruch turystyczny w sezonie zimowym w kraju żylińskim jest większy niż w kraju preszowskim (ryc. 6). Większa frekwencja turystyczna w kraju żylińskim w I i IV kwartale wynika z koncentracji i dużej pojemności ośrodków narciarskich – Jasná, Veľká Rača, Vrátna, Malinô Brdo, Martinské hoľa, Kubínska hole i inne. Ośrodki narciarskie w kraju preszowskim są skupione głównie na obszarze Tatr Wysokich. Wiosną (II kwartał) liczba turystów w obu krajach jest podobna, w sezonie letnim jednak turystyka górską w Wysokich Tatrach sprawia, że więcej turystów przyjeżdża do kraju preszowskiego niż żylińskiego.



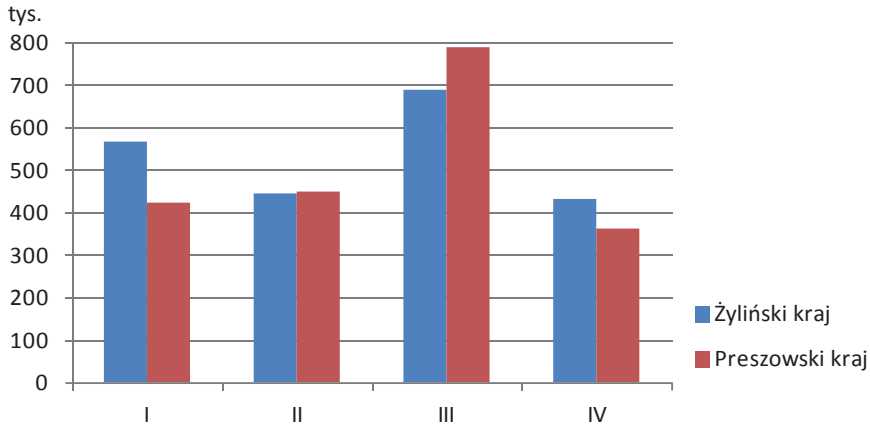
Ryc. 4. Frekwencja polskich turystów zakwaterowanych na Słowacji (2010)

Źródło danych: Štatistický úrad SR; opracowanie własne.



Ryc. 5. Liczba Słowaków przyjeżdżających do Polski (przekroczenie granicy, 2007)

Źródło danych: Komenda Główna Straży Granicznej; opracowanie własne.



Ryc. 6. Turystyczna sezonowość w krajach żylińskim i preszowskim, według liczby noclegów (2010)

Źródło danych: Štatistický úrad SR; opracowanie własne.

Poza długimi trasami zjazdowymi niektóre słowackie ośrodki narciarskie oferują także dobrze przygotowane trasy biegowe oraz wiele innych zimowych atrakcji m.in. tor saneczkowy, snowtubing, wspinaczkę lodowcową, jazdę na skuterze śnieżnym, snow rafting, psie zaprzęgi, rakiety śnieżne czy paralotnie. Mimo iż sezon zimowy jest najważniejszy dla górskich ośrodków rekreacyjnych, coraz większy nacisk kładzie się także na zwiększanie przychodów w lecie. Sama letnia turystyka wysokogórska nie przynosi właścicielom ośrodków dużych zysków, nawet przy dużej liczbie turystów. Dlatego też próbują zapewnić nowe letnie atrakcje, które wymagają dodatkowej infrastruktury. W sezonie letnim ośrodki oferują m.in. parki linowe, aquazorbing, ścianki wspinaczkowe, zjazdy rowerami, wynajem hulajnóg.

Największym źródłem zysków dla ośrodków są pobyty organizowane dla firm w ramach tzw. teambuildingu. Głównymi atrakcjami są: geocaching, airsoft/paintball, strzelanie z łuku, paralotnie, lot balonem, dmuchane ścianki wspinaczkowe. Dla rodzin z dziećmi przeznaczone są inne atrakcje, zachęcające do wykorzystania kolei linowych – Karkulka (Czerwony Kapturek) w ośrodku Jasná, czy Tatrzańska Dzikolandia w Wysokich Tatrach.

Stopniowa zmiana stylu życia współczesnego społeczeństwa, zmierzająca do większej elastyczności ma także wpływ na zmianę preferencji i przyzwyczajeń turystów. Szukają oni coraz bardziej efektywniejszego wykorzystania wolnego czasu. Model tygodniowych urlopów (zimowych, czy letnich) wciąż funkcjonuje w przypadku rodzin z dziećmi. Większość osób pracujących preferuje jednak większą liczbę, ale krótszych urlopów weekendowych, bądź przedłużone weekendy. Skracanie się średniej długości pobytu turystycznego jest ogólnosiwiatowym trendem, potwierdzonym statystycznie również w przypadku pogranicza polsko-słowackiego. Weekendowy ruch turystyczny, bez względu na porę roku, ma z punktu widzenia potencjału dostępności lepsze warunki rozwojowe w zachodniej części pogranicza. Region tatrzański może, w przypadku krótko- i średnioterminowych pobytów, osiągnąć sukces, gdy zostanie zwiększona

liczba bezpośrednich połączeń lotniczych z wieloma miastami. Polskie prywatne linie lotnicze Eurolot uruchomiły od sezonu zimowego 2011/2012 bezpośrednie połączenie z Warszawy i Gdańska do Popradu (w czwartki i niedziele; od kwietnia 2012 r. w piątki i niedziele). Rozwój weekendowego ruchu turystycznego w słowackiej części pogranicza będzie w najbliższych latach w dużej mierze zależał od dokończenia budowy sieci autostrad, zwłaszcza autostrady D1, ale także innych połączeń w kierunku północ-południe, jak np. autostrada D3, droga ekspresowa S69, drogi ekspresowe R3/S7 i R4/S19.

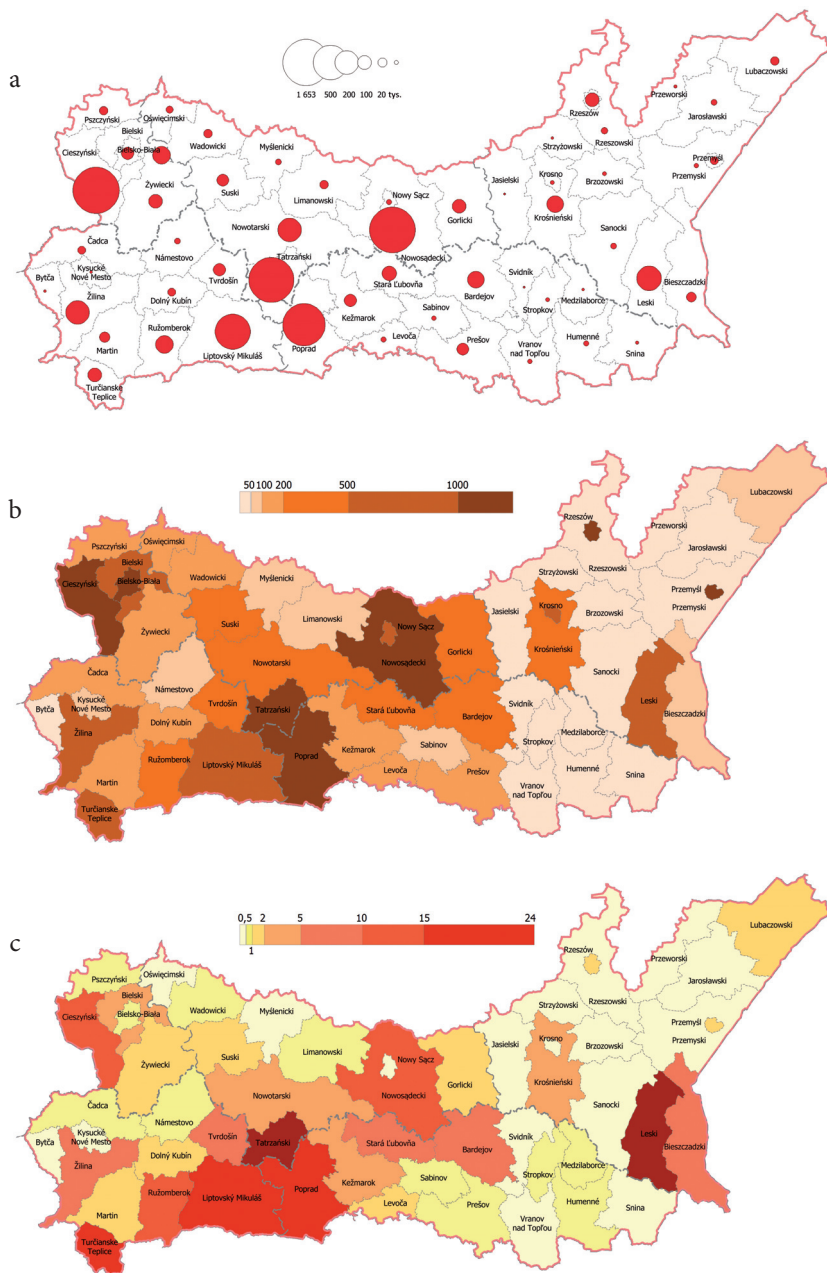
2.7. DYSPROPORCJE PRZESTRZENNE W RUCHU TURYSTYCZNYM I PRÓBY ICH PRZEZWYCIĘŻANIA

Dysproporcje przestrzenne w rozwoju systemów społeczno-gospodarczych co do zasady są naturalne, gdyż w gospodarce rynkowej wynikają ze zróżnicowań popytu i podaży, zmieniających się w zależności od wielu czynników, w tym od położenia geograficznego. Widać to szczególnie dobrze na przykładzie turystyki: w jednych państwach lub regionach mamy do czynienia z nagromadzeniem wielu atrakcji turystycznych, a w innych z dużą liczbą potencjalnych turystów, którzy chcieliby te atrakcje „skonsumować”. Te różnice powodują masowe przemieszczenia, przy czym, co dosyć oczywiste, miejsca najbardziej atrakcyjne przyciągają największe liczby osób. Występuje też prawidłowość, że im większa i bardziej pociągająca atrakcja, tym ma silniejszy zasięg oddziaływania. Wynika to z tego, że potrzeba poznania i przeżywania lub nawet zwykłej ciekawości jest tak silna w naturze ludzkiej, że dla zobaczenia wyjątkowych krajobrazów lub zabytków oraz emocjonujących przeżyć turysta jest w stanie znieść trudy długiej podróży.

Na obszarze polsko-słowackiej współpracy transgranicznej można wskazać kilka powiatów i okresów o podwyższonym ruchu turystycznym w stosunku do powierzchni i liczby mieszkańców (ryc. 7). Po polskiej stronie granicy jest to przede wszystkim powiat cieszyński, tatrzański, nowosądecki i leski, a po słowackiej okresy: Turčianske Teplice, Liptovský Mikuláš oraz Poprad. W ujęciu fizycznogeograficznym są to regiony: tatrzański (Wysokie i Niskie Tatry), pienińsko-sądecki, Beskid Żywiecki (z przedłużeniem do Czech), a także niektóre partie Bieszczadów (po stronie polskiej) oraz Kotlina Turczańska z Małą i Wielką Fatrą. W dziewięciu powiatach notowana w rejestrach roczna (2008 r.) liczba noclegów przekroczyła dziesięciokrotnie i więcej liczbę zamieszkałych tam na stałe osób.

Jak w każdym przejawie życia społeczno-gospodarczego, również proces koncentracji ruchu turystycznego ma swoje wady i zalety. Niewątpliwie, podstawowa jej użyteczność wiązać się powinna ze znanym z ekonomii prawem korzyści aglomeracji. Najogólniej polega ono na tym, że skupienie z racji swojej wielkości i związanych z tym oddziaływań osiąga przewagę nad innymi mniejszymi ośrodkami. W przypadku dużego ruchu turystycznego daje to możliwości specjalizacji, dzięki której produkt turystyczny osiąga coraz wyższy poziom rozwoju, identyfikowany głównie wskaźnikami jakościowymi. Im większy ośrodek koncentracji ruchu turystycznego, tym można spodziewać się więcej dobrych restauracji, hoteli i wyspecjalizowanych centrów typu spa, salonów odnowy biologicznej, itd. Teoretycznie, utrzymują się one nie z tego powodu, że są znacznie droższe, ale dlatego, że istnieje większe prawdopodobieństwo pozyskania odpowiedniej ilości bogatszych klientów. A zatem, odwracając tok rozumowania,

2. WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI I TRANSPORTU



Ryc. 7. Ruch turystyczny na obszarze polsko-słowackiej współpracy transgranicznej według powiatów
 a – wartości bezwzględne; b – wartości odniesione do powierzchni (liczba turystów na 1 km² rocznie);
 c – wartości odniesione do stałej populacji (roczna liczba udzielonych noclegów na 1 stałego mieszkańca).
 Źródło danych: Štatistický úrad SR i Główny Urząd Statystyczny; opracowanie własne.

im mniejszy ośrodek, tym można byłoby spodziewać się wyższych cen w tej samej klasie obiektów. W turystyce, a ściślej, w ekonomii turystyki, dzieje się tak, ale tylko do pewnego stopnia. Znane są powszechnie przykłady największych ośrodków turystycznych w polskich i słowackich Karpatach, które równocześnie są najdroższe. Wynika to z faktu, że siła ich przyciągania oraz atrakcyjności jest tak duża, że popyt w tym właśnie przypadku przerasta podaż. Stąd zamiast zróżnicowanej oferty cenowej mamy do czynienia z kierowaniem jej do bogatszej klienteli. Autorzy tego podręcznika są przekonani, że gdyby zwiększyć poziom reklamy, ceny w najbardziej „modnych” ośrodkach jeszcze bardziej by wzrosły.

Mechanizm tzw. „sięgania do głębokich kieszeni” jest stymulowany powszechną modą na niektóre atrakcyjne miejsca turystyczne. W Polsce trend turystyczny skierowany zwłaszcza na Zakopane i Tatry jest podsycany umiejętną reklamą lub kryptoreklamą, widoczną choćby w treści programów telewizyjnych, gazet codziennych i portali internetowych w okresach przedwakacyjnych, pojawianiem się tzw. celebrytów w miejscach turystycznych itd. Moda na Tatry rozwija się już na wczesnych etapach edukacji – „jedynie prawdziwe” polskie góry stały się przedmiotem masowych wycieczek szkolnych organizowanych nawet z przeciwległych krańców kraju. Z drugiej strony w pewnych kręgach aktywnych młodych ludzi, Tatry stały się wręcz fetyszem i jest w tych środowiskach nawet ujmą nie znać z autopsji ważniejszych miejsc i szlaków. W różnym, ale na ogół mniejszym stopniu dotyczy to innych regionów. W różnych okresach „modne” są w Polsce Pieniny, Bieszczady i Babia Góra, a na Słowacji zwłaszcza Štrbské Pleso, Tatrzańská Lomnica, jaskinie w Dolinie Demianowskiej i niektóre ośrodki sportów zimowych (np. Jasną).

Omówione wyżej najważniejsze przyczyny popularności powodują zapowiedziane na wstępie dysproporcje w koncentracji ruchu turystycznego. Dochodzimy tutaj do zasadniczej kwestii, związanej z granicami jego wzrostu. Nie ulega wątpliwości, że w wielu miejscach, zwłaszcza w polskiej części Karpat, jest on obecnie bardzo duży. Specjalistyczne badania, bazujące na metodyce tzw. pojemności i chłonności turystycznej pokazują, że wiele miejsc jest nadmiernie przeciążonych. Najbardziej znany jest przykład Tatrzańskiego Parku Narodowego, który w szczytowych miesiącach letnich jest najzwyczajniej „zadeptywany”, zarówno przez profesjonalnych, jak i amatorskich turystów. Zdarza się nieraz, że aby wejść na Giewont lub dojść do linii brzegowej Morskiego Oka, trzeba ustawić się w kolejce, podobnie jest z niektórymi jaskiniami i kolejkami linowymi na Słowacji. Najważniejszy powód wypraw turystycznych, jakim jest tutaj chęć obcowania z niezwykłą i unikatową przyrodą, staje się w takich warunkach swym zaprzeczeniem.

Atrakcyjność turystyczna poszczególnych obiektów i pejzaży niewątpliwie wynika z ich unikatowości. Tatry nie są ani największymi, ani najbardziej urozmaiconymi górami w Europie. Ale w nizinnej Polsce krajobraz wysokogórski od zawsze był wyjątkowy i Tatry były jedynymi w swoim rodzaju – stąd od dawna silna ich była rola w kulturze, najpierw elitarnej (słynna zakopiańska bohema), a po II wojnie światowej, także masowej. Stąd ten swoisty konglomerat natury i kultury oddziałuje daleko poza granice kraju, będąc popularnym miejscem nieraz przedziwnych i dalekich destynacji turystycznych, np. dla mieszkańców Rosji czy Japonii.

Z drugiej strony istnieje niezwykle duży potencjał krajobrazowy i kulturowy właściwie całego obszaru Karpat, który w zasadzie poza niektórymi rejonami pozostaje niedoceniony i słabo zagospodarowany. Porównując walory estetyczno-krajobrazowe z natężeniem ruchu turystycznego M. Kistowski i P. Śleszyński (2009) pokazali, że naj-

bardziej niedocenione pod względem destynacji turystycznych pozostają takie regiony, jak Pogórze Jasielskie, Działy Orawskie i Beskid Orawsko-Podhalański.

W kształtowaniu ruchu turystycznego istotną kwestią jest rola świadomych zabiegów marketingowych lub różnych mód, które z przysłowiowego „niczego” potrafią wykreować zachwycający i pożądany tzw. produkt turystyczny, co zresztą często źle wpływa na rzeczywiście wartościowe zabytki czy atrakcje turystyczne, które z braku zainteresowania często popadają w zapomnienie, a nawet ulegają powolnej dewastacji. Znany dobrze przykłady kościołów na Podkarpaciu, prawdziwych pereł architektury idealnie komponujących się z krajobrazem, których sytuacja była bardzo trudna w kontekście przetrwania, restauracji, itp., co się zmieniło dopiero po wpisaniu kilku wybranych obiektów na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Wydaje się, że bez odpowiednich zabiegów marketingowych trudno będzie przekonać dotychczasowych lub nowych turystów, aby swe wybory wędrówkowe kierowali w stronę mniej uczęszczanych, a interesujących miejsc.

Warto podkreślić, że kwestie nadmiernej koncentracji ruchu turystycznego ujawnią się w ciągu najbliższej dekady po oddaniu do użytku tras szybkiego ruchu z Warszawy w kierunku południowym. Po znaczącej poprawie warunków i skróceniu czasu podróży samochodem, w rejonie Zakopanego można spodziewać się jeszcze większego natłoku turystów.

Nie bez znaczenia jest też całościowe spojrzenie geograficzno-ekonomiczne na rozwój turystyki w kontekście aktualnych i pożądanych strumieni ruchu turystycznego. Wydaje się, że zbyt mało jest inicjatyw mogących w większym stopniu próbować przedstawić północne części Karpat jako spójny i uzupełniający się region turystyczny. Warto podkreślić, że takie podejście mieści się w logice nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, która podkreśla nie tylko potrzebę strategicznego planowania zintegrowanego, ale również wskazuje na obszary funkcjonalne, które powinny w przyszłości stać się podmiotem polityki przestrzennej i regionalnej.

Powyższe uwagi wskazują też na potrzebę bardziej zintegrowanych działań. Wnioski wypracowane w projekcie skłaniają do zaproponowania podjęcia działań na rzecz sformułowania wspólnej dla Polski i Słowacji strategii rozwoju turystyki i wyznaczenia kilku regionów pogłębionej współpracy. Opracowanie to powinno w pierwszej kolejności oprzeć się na rzetelnej diagnozie potencjałów turystycznych, rozumianych jako walory i baza turystyczna. Dopiero na tej podstawie możliwe będzie sformułowanie efektywnych narzędzi dla łagodzenia nadmiernych skutków koncentracji ruchu turystycznego, rozsądnego wykorzystywania walorów i lepszej organizacji ruchu turystycznego, a w konsekwencji racjonalnej gospodarki turystycznej i efektywniejszego wzrostu gospodarczego.

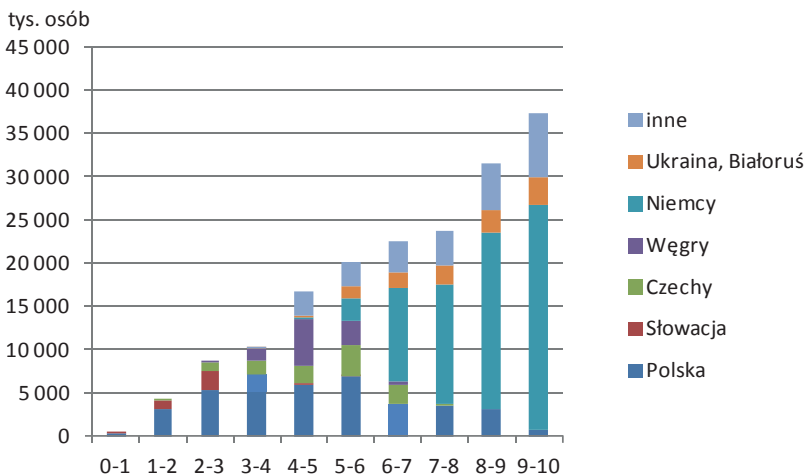
2.8. ROLA POPYTU I PODAŻY W ROZWOJU TURYSTYKI – WYBRANE PRZYKŁADY METODYCZNE

W rozdziale 2.7 wykazano, że najważniejszym czynnikiem kształtującym rozwój turystyki jest wielkość bezwzględna oraz zachodzące wzajemne relacje pomiędzy popytem i podażą. Oba składniki rynku w turystyce należą do szczególnie trudnych do identyfikacji i precyzyjnego pomiaru. Niemniej uzyskanie satysfakcjonującej odpowiedzi pozwala na prowadzenie znacznie bardziej efektywnej gospodarki turystycznej.

Najogólniej przyjmuje się, że w turystyce popyt stanowią rzeczywisti i potencjalni turyści, a podaż jest identyfikowana liczbą i jakością atrakcji turystycznych. Takie też podejście zastosowano w badaniach obszaru polsko-słowackiej współpracy transgranicznej, realizowanych przez Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk oraz Instytut Geografii Słowackiej Akademii Nauk.

W analizach popytu przyjęto główne założenie, że najważniejsza dla jego określenia jest dostępność czasowa poszczególnych ośrodków turystycznych. Dla potencjalnego turysty jedną z nadrzędnych przesłanek o wyborze miejsca spędzenia urlopu lub ogólniej wolnego czasu jest możliwość dotarcia tam w określonym czasie. Jest też naturalne, że ten akceptowalny czas dojazdu wydłuża się wraz długością pobytu turystycznego. Tylko wyjątkowe zmotywowanie powoduje, że jesteśmy w stanie jechać na wypoczynek cały dzień (tj. ok. 8 godzin) po to, żeby spędzić tam wieczór i dzień następnym, a trzeciego dnia rano już wyjeżdżać, żeby na wieczór być w swoim stałym miejscu zamieszkania. Przykład ten został podany po to, aby uzmysłowić rolę czasu odległości w krótkich wyjazdach, np. weekendowych. W takich relacjach w wyborze miejsca wypoczynku czas dojazdu i powrotu odgrywa kluczową rolę. Według różnych badań w krajach zachodnich, w peregrynacjach weekendowych graniczny jest dwu-trzygodzinny przedział czasowy na podróż – po jego przekroczeniu motywacja do wypoczynku szybko maleje. Natomiast w warunkach polskich, ze względu na zły stan istniejących dróg i powolne tempo budowy odcinków o wyższych parametrach ruchu (dwujezdniowych autostrad i dróg ekspresowych), ten akceptowalny czas wydłużył się do około czterech godzin.

Na rycinie 8 zamieszczono wykres przedstawiający liczbę mieszkańców w zależności od odległości od Zakopanego. Analizy objęły zróżnicowanie pochodzenia według kraju zamieszkania. Taka informacja może być przydatna pod względem możliwości różnicowania oferty turystycznej dla różnych kategorii turystów.



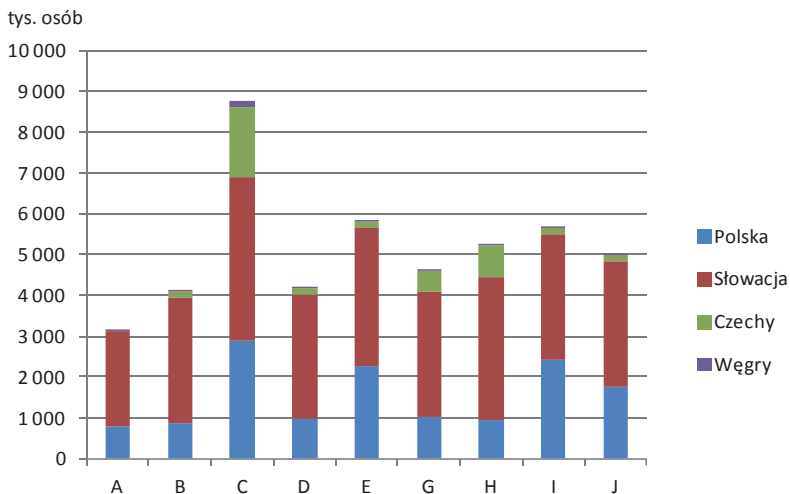
Ryc. 8. Liczba i struktura mieszkańców według kraju zamieszkania w jednogodzinnych izochronach dojazdu do Zakopanego w 2010 r.

Źródło danych: Štatistický úrad SR i Główny Urząd Statystyczny; opracowanie własne na podstawie modelu prędkości ruchu.

W izochronie obejmującej pierwszą godzinę znalazło 447 tys. osób, głównie Polaków (316 tys.), a pozostałą część stanowili Słowacy (131 tys.). Byli to głównie mieszkańcy Zakopanego i okolic. W kolejnej izochronie (1–2 godziny) liczba osób osiągnęła już 4,0 mln osób, również w największej części Polaków. Pojawiła się tutaj niewielka liczba mieszkańców Czech. W izochronie 2–3 godzin ujawniają się Węgrzy, 3–4 godzin – Ukraińcy, a 4–5 godzin – Niemcy. W sumie do trzech godzin jazdy do Zakopanego znalazło się 13,1 mln osób, a do 5 godzin – 40,0 mln. Wydłużenie izochrony do 10 godzin daje już 175 mln osób – jest to m.in. cały obszar Polski, Słowacji, Węgier, Austrii oraz większość terytorium Niemiec.

W praktyce obejmowanie tak dużym zasięgiem analiz dla wyliczenia wielkości potencjalnego popytu nie jest celowe, gdyż przy tak dużych odległościach i tak wielkich liczbach decydują inne czynniki, niż klasyczne ciężenia grawitacyjne. Bardziej przydatne są analizy obejmujące mniejszy zakres czasowy oraz pokazujące wariantowe symulacje popytu w zależności od rozwoju sieci drogowej i ewentualnie prognoz demograficznych.

Przykład takiej analizy przedstawiono na rycinie 9. Liptovský Mikuláš wybrano z powodu lokalizacji w tym mieście jednego z największych aquaparków w tej części Europy – Tatralandii – który ma olbrzymią siłę przyciągania. Zobrazowano wpływ rozbudowy sieci drogowej we wszystkich analizowanych wariantach projektu.



Ryc. 9. Wpływ rozbudowy sieci drogowej w analizowanych wariantach na liczbę zamieszkałej ludności w zasięgu izochrony dwugodzinnej od miasta Liptovský Mikuláš
 Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żyliną; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Tvrdošín–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.
 Opracowanie własne.

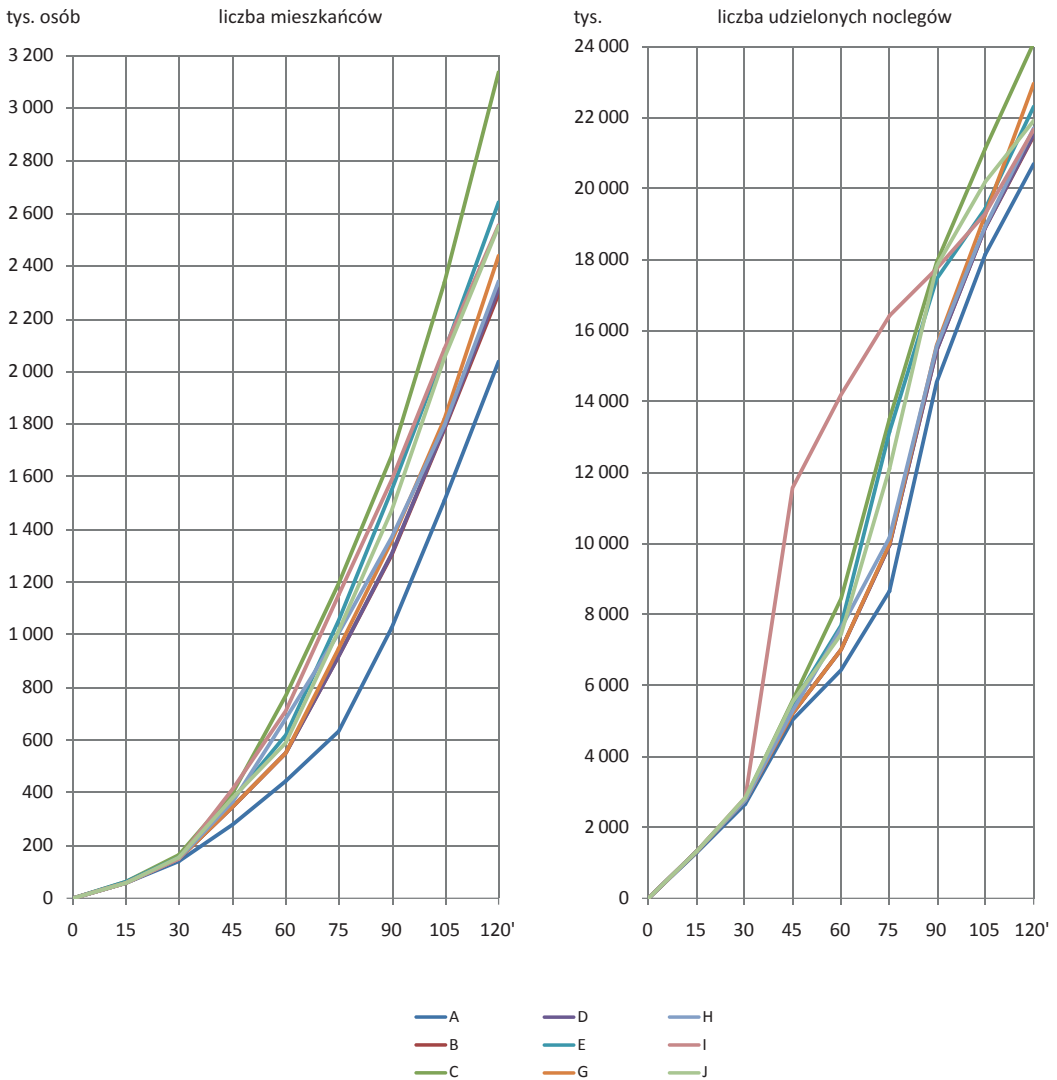
Analizy wykonano dla trzech przekrojów czasowych: 2010, 2015 i 2030. Stan dla roku 2010 uwzględniał aktualny układ sieci drogowej (przyjęty na dzień 31.12.2010). Dla roku 2015 założono, że po stronie polskiej zrealizowane zostaną te inwestycje (autostrady, drogi ekspresowe), które w 2011 r. znajdowały się przynajmniej na etapie przetargu. Wzięto pod uwagę zweryfikowany program budowy dróg po zmianach wprowadzonych w styczniu 2011 r. przez Ministerstwo Infrastruktury. Dodatkowo uwzględniono środkowy odcinek przyszłej autostrady A2 (Piotrków Trybunalski–Pyrzowice), który będzie realizowany w systemie koncesyjnym. Po stronie słowackiej zaliczono wszystkie inwestycje, które miały być ukończone do roku 2015 (www.ndsas.sk). Dla roku 2030 założono realizację ambitniejszych wersji programów rozwoju infrastruktury zarówno w Polsce (docelowy układ dróg ekspresowych i autostrad zgodny z rozporządzeniem z 2004 r. uzupełniony o inwestycje dodane w nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030), na Słowacji (rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych zawarty w dokumencie „Nowy projekt budowy autostrad i dróg ekspresowych” z 2000 r. oraz jego dalsze aktualizacje i uzupełnienia) oraz w Czechach (według uchwały rządu Republiki Czeskiej nr 741/1999 o rozwoju sieci transportowych).

Najbardziej korzystny, co zrozumiałe jest wariant C, który jest docelowym układem sieci transportowej, uwzględniającej wszystkie planowane rozbudowy. Co jednak interesujące, przyrosty liczby ludności są bardzo zbliżone w przypadku wariantu I (droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1), jak i wariantu E (droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca). Szczegółowe analizy wskazują, że w przypadku ośrodka Liptovský Mikuláš korzyść polegałaby zwłaszcza na możliwości przyciągania większej liczby turystów (ryc. 10), co jest charakterystyczne dla wariantu I. Okazuje się bowiem, że w przypadku takich obiektów jak aquaparki, dobrze jest, oprócz tradycyjnej liczby ludności, operować liczbą turystów nocujących w okolicy. To właśnie ta kategoria tworzy często silniejszy popyt, niż zamieszkała na stałe ludność.

Zaprezentowane wyniki wskazują, jak istotne metodycznie jest uwzględnianie w analizie popytowej różnych elementów oraz jak ważna jest szczegółowość obliczeń i ich prezentacji graficznej. Liczba udzielonych noclegów w izochronie 120-minutowej jest bowiem dosyć zbliżona w poszczególnych wariantach, natomiast kluczowe są przesunięcia kumulatywne w przedziałach czasowych poprzedzających tę wartość. Wykazane wyraźne przesunięcie liczby turystów w wariantcie I pokazuje, że jednym z efektów budowy tunelu pod Tatrami (nie zajmujemy się w tym miejscu jego realnością, a jedynie staramy się odpowiedzieć na pytanie o możliwe konsekwencje tego mocno futurystycznego projektu w różnych aspektach), byłby zapewne większy niż dotychczas „drenaż” turystów nocujących po polskiej stronie.

Przedstawione analizy można wykonać dla większej liczby ośrodków oraz dodatkowo porównać efekty różnego rodzaju inwestycji drogowych (ryc. 11 i 12). W perspektywie inwestycyjnej 2015 r. zyski wynoszą średnio 9% przyrostu ludności w strefie 0–60 minut, najwięcej w przypadku Jasnej, Popradu i Zwardonia (około 25%). Natomiast w perspektywie 2030 r. przyrost liczby ludności jest znacznie większy (59%), a najkorzystniejsze zmiany nastąpią dla takich ośrodków jak Ošadnica, Žylina, Zwardoń i Žywiec (ale np. dla Wisły już nie).

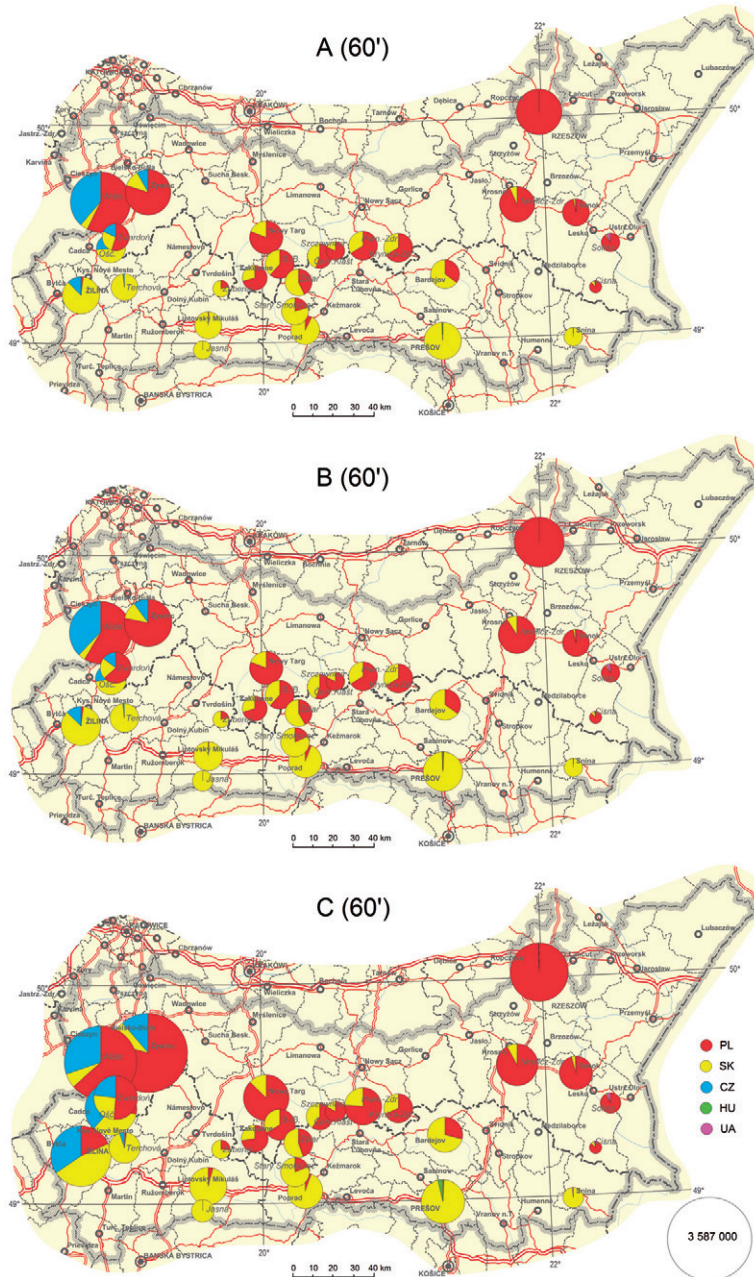
2. WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI I TRANSPORTU



Ryc. 10. Wpływ rozbudowy sieci drogowej w analizowanych wariantach na liczbę mieszkańców oraz liczbę udzielonych noclegów w zasięgu izochrony dwugodzinnej od miasta Liptovský Mikuláš

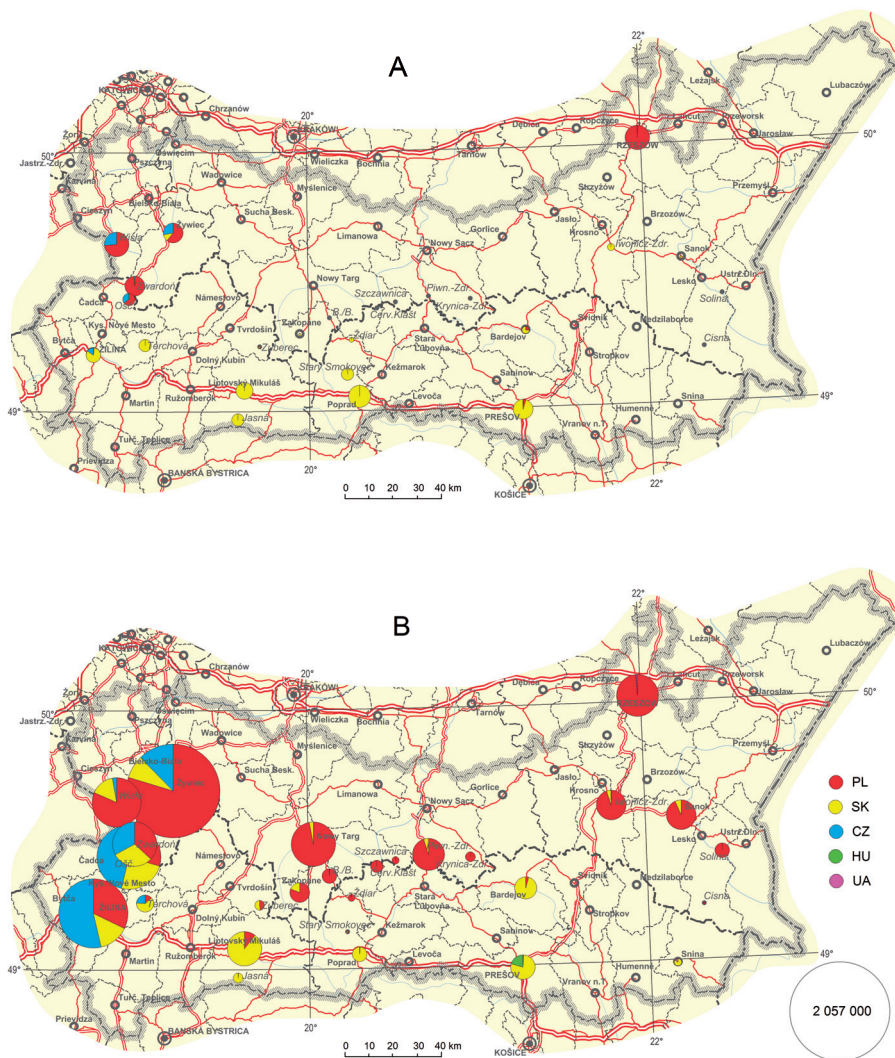
Opis wariantów: A – 2010; B – 2015; C – 2030 oficjalny, rządowy; D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Tvrdošín–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.



Ryc. 11. Liczba i struktura ludności według kraju zamieszkania w izochronie jednogodzinnej od wybranych 27 ośrodków turystycznych w wariantach rozwoju sieci drogowej A (stan na 2010 r.), B (2015), C (2030) (oznaczenia krajów zamieszkania zgodnie ze skrótami międzynarodowymi)

Opracowanie własne.



Ryc. 12. Przyrost liczby ludności według kraju zamieszkania w izochronie jednogodzinnej od wybranych 27 ośrodków turystycznych w wariantach rozwoju sieci drogowej A (różnica między stanem na 2010 r. a stanem na 2015 r.), B (różnica między stanem na 2015 r. a stanem na 2030 r.), (oznaczenia krajów zamieszkania zgodnie ze skrótami międzynarodowymi)

Opracowanie własne.

Korzyści w przypadku izochrony 60-minutowej w pierwszym okresie nie są duże, a znacznie rosną w drugim przedziale czasowym. Rekordowe wartości bezwzględne dotyczą Żywca, w przypadku którego wzrost liczby ludności w zasięgu analizowanej izochrony wynosi ponad 2 mln. Natomiast dwukrotne zwiększenie interwału izochrony pozwala zwiększyć spodziewaną liczbę ludności maksymalnie do 5,8 mln osób (Żylina).

Obliczenia wskazują, że w wyniku rozbudowy i modernizacji dróg, w perspektywie 2015 r. bardziej zyskują ośrodki słowackie, a w kolejnym (do 2030 r.) – polskie. Jednak rysująca się w przyszłości konkurencja w izochronie jednogodzinnej pomiędzy Polską i Słowacją jest słaba, natomiast obydwa kraje zyskają istotnie na rynku czeskim.

Na zakończenie analiz popytowych warto zauważyć, że przyjmowana w obliczeniach liczba ludności nie jest idealnym wskaźnikiem popytu. Wynika to z faktu, że trzon kategorii turystów stanowią mieszkańcy o lepszej sytuacji finansowej, zwykle mieszkańcy większych aglomeracji. Z tego powodu w analizach dostępności czasowej wygodnie jest posługiwać się macierzami przejazdów pomiędzy miejscami źródłowymi, a docelowymi (tab. 3). Z danych tam przedstawionych można prześledzić zmiany, jakie zajdą w dostępności wskutek rozwoju sieci drogowej w przyszłości.

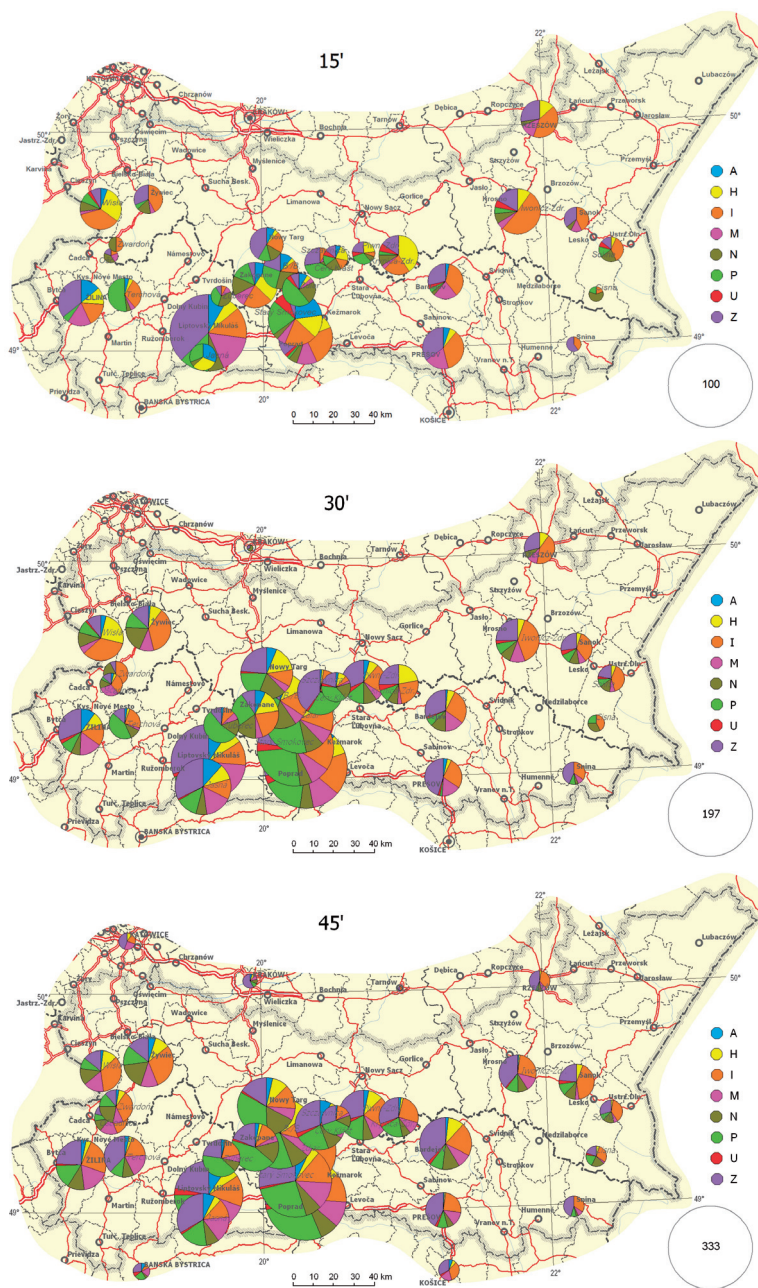
Tabela 3. Czasy przejazdu (w minutach) samochodem osobowym pomiędzy wybranymi większymi miastami i ośrodkami turystycznymi w 2010 r.

	Bańska Bystrzyca	Katowice	Koszyce	Kraków	Rzeszów
Bardejov	185	179	70	148	114
Liptovský Mikuláš	72	165	111	138	211
Poprad	102	156	96	129	196
Zakopane	135	113	147	86	204
Žywiec	143	77	207	85	205
Cisna	258	243	143	213	113
Jasná	88	183	127	156	227
Krynica-Zdrój	183	153	97	123	126
Solina	276	231	161	200	89
Kežmarok	115	146	91	119	185

Opracowanie własne.

Jeszcze innym rodzajem analiz są badania podaży. Pokazują one, ile i jakie rodzaje atrakcji są do osiągnięcia w danej odległości czasowej. W tym przypadku wykorzystano bazę 1849 atrakcji zidentyfikowanych na obszarze badań, sklasyfikowanych w osiem kategorii rodzajowych i trzy kategorie wielkościowe. Obliczenia liczby poszczególnych kategorii atrakcji przeprowadzono dla izochron co 15 minut dla wybranych 27 ośrodków. Na rycinie 13. zaprezentowano osiągalność atrakcji w izochronie 15-, 30- i 45-minutowej. Pierwsza z nich obrazuje w zasadzie dostępność dla turysty w miejscu tymczasowego zamieszkania, dwie następne – warunkują podjęcie dodatkowego wysiłku, związanego z dodatkowym przemieszczeniem się o dłuższym interwale czasowym. Czas podróży o wartości maksymalnie 45 minut wydaje się być intuicyjnie akceptowalną granicą, pozwalającą na satysfakcjonującą penetrację turystyczną od miejsca tymczasowego zamieszkania.

2. WYBRANE PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI I TRANSPORTU



Ryc. 13. Liczba atrakcji w izochronie 15, 30 i 45-minutowej według 27 miejscowości turystycznych i podziału na rodzaje atrakcji w 2010 r.

Oznaczenia: A – aquaparki i baseny; H – hotele cztero- i pięciogwiazdkowe; I – imprezy (wydarzenia); M – muzea; N – ośrodki narciarskie; P – przyrodnicze; U – uzdrowiska; Z – zabytki.

Opracowanie własne.

2.9. KONKURENCJA-KOMPLEMENTARNOŚĆ-WSPÓŁPRACA

Interakcje przestrzenne wynikają z wielu aspektów i ukazują specyfikę zależności oraz funkcjonowania zjawisk. W przypadku turystyki interakcje następują głównie pomiędzy obszarami emisji a obszarami recepcji z wykorzystaniem tranzytu (czyli transportu). Na interakcje wpływ ma sam fakt ludzkiej mobilności (i tym samym wielkość i częstotliwość przepływów turystycznych). O kierunkach i wielkości tych przepływów decyduje wiele elementów, spośród których istotna jest atrakcyjność turystyczna, dostępność transportowa oraz ceny jako element regulujący wymianę (Więckowski 2010).

Zróznicowanie atrakcyjności, możliwości i potrzeb ludzi, a także możliwości dojazdu do obszarów recepcji turystycznej powoduje zróznicowanie procesów konkurencji. W toku ewolucji następują po sobie fale konkurencji między jednostkami oraz koordynacja zachowań tych jednostek przez wyższe szczeble hierarchiczne. Konkurencję o zasoby między jednostkami na jednym szczeblu hierarchii powinna ostatecznie zastąpić koordynacja. Jest to podyktowane wymogiem efektywności i przetrwania systemu. Przewyciężenie konkurencji przez koordynację na jednym poziomie prowadzi do ukształtowania się nowego, wyższego poziomu, na którym dochodzi znowu do konkurencji między jednostkami wyższego rzędu. Proces ten powtarza się na kolejnych poziomach hierarchii. Konkurencja między jednostkami jest pożyteczna, dzięki temu, że wnosi zróznicowania i zwiększa efektywność działań. Jeśli jednak jest nieograniczona, może doprowadzić do zniszczenia systemu jako całości. Dlatego musi być podporządkowana koordynacji.

Można rozróżnić trzy podstawowe motywacje, które sprawiają, że jednostki współdziałają i tworzą systemy. Są to: zagrożenie, korzyści wymiany oraz świadoma integracja. W rozwoju turystyki istnieje taka sama sytuacja. Pojedyncze miejscowości nie są w stanie same funkcjonować, przyciągać turystów i zapewnić sobie stałego rozwoju. Łącząc swoje oferty z sąsiednimi obszarami (np. poprzez wspólny marketing). Może jednak nastąpić integracja i wówczas region przechodzi na wyższy poziom, ale jednocześnie zaczyna konkurować z podobnymi regionami sąsiednimi. Szczególna sytuacja występuje na obszarach przygranicznych, gdzie konkurencyjność dodatkowo wzmagana jest przez istnienie obszarów turystycznych po dwóch stronach granicy, często posiadających zbliżone zasoby – tak jak ma to miejsce na pograniczu polsko-słowackim. Wówczas następuje konkurencja, która może być destrukcyjna. Po ewentualnej integracji całego obszaru pogranicza dwóch państw (co jest jednak zjawiskiem bardzo rzadkim) zaczyna ono konkurować z innymi obszarami pogranicznymi. Sytuacja jest analogiczna ale na wyższym poziomie przestrzenno-organizacyjnym.

Przez konkurencję w skali lokalnej rozumie się wysiłki zmierzające do promocji swojej miejscowości we współzawodnictwie z innymi miejscowościami, ale też zdolność do osiągnięcia sukcesu w rywalizacji gospodarczej. Istotna zatem jest umiejętność kształtowania swojej struktury gospodarczej, która długookresowo gwarantuje efektywnym, korzystnym rozwój, zapewniając wysoki poziom dochodów. Dla regionów konkurencyjność jest zdolnością tych jednostek do przystosowania się do zmieniających się warunków pod kątem utrzymywania lub poprawy pozycji w toczącym się pomiędzy regionami współzawodnictwie. Wysiłki te przybierają różne formy: m.in. rozwijanie przez władze miejscowości lokalnego marketingu, wspomaganie biznesu lokalnego, budowa infrastruktury w celu podniesienia lokalizacyjnej atrakcyjności dla inwestorów,

upowszechnianie informacji o gospodarczych możliwościach miejscowości. W rozwoju turystyki ważna jest współpraca pomiędzy miejscowościami, zwłaszcza niewielkimi, gdyż same nie są w stanie ani przyciągnąć ani zapewnić wystarczający poziom i różnorodność usług turystycznych. Potrzebna jest koordynacja wszelkich działań związanych z turystyką na obszarze pogranicza, czyli po dwóch stronach granicy.

Konkurencja występuje pomiędzy miejscowościami w tym samym regionie, pomiędzy regionami w jednym państwie oraz pomiędzy miejscowościami i regionami z sąsiadujących państw. W skali szerszej konkurencja dotyczy też konkurencji z regionami leżącymi dalej, gdyż celem centrów turystycznych jest przyciągnięcie klientów, czyli turystów. Turyści mają szerszy wachlarz możliwości i wyboru miejsc na całym niemal świecie. Specjalizacja centrów turystycznych polega też m.in. na tym, że w jej wyniku istnieje jasno określony produkt, który jest hasłem dla turysty. Jednym z najważniejszych elementów jest długość pobytu turysty. Logiczne jest, że obszary leżące daleko od rynków potencjalnych klientów i z trudną dostępnością komunikacyjną nie mogą liczyć na turystów mających ograniczony czas pobytu. Wybór destynacji przez turystów ma kluczowe znaczenie. Jeśli turyści nie wybierają danego obszaru na miejsce swoich podróży turystycznych, traci ono klientów i w konsekwencji jego rozwój jest utrudniony i może nawet wchodzić w stan recesji. Silne, uznane i znane obszary są wyżej w hierarchii wyboru i mogą być brane pod uwagę przy wyborze turystycznej destynacji na równi z obszarami wyższej rangi. Turyści mogą wybierać miejsca według kryterium geograficznego albo kryterium funkcji przy jasno określonym celu pobytu.

Konkurencja polega też na współzawodnictwie o konkretne grupy klientów (w rozumieniu ich potrzeb czasowych, funkcjonalnych i obszarów, z których pochodzą). Konkurencja występuje również między władzami lokalnymi a inwestorami poszukującymi lokalizacji do szeroko rozumianej infrastruktury i usług turystycznych i wspierających. Znajdują się oni w sytuacji nierównej, gdyż kapitał inwestycyjny jest mobilny (podobnie jak turyści), a miejscowości są immobilne. Aby pozyskać inwestorów, podobnie jak środki krajowe lub unijne, miasta stosują różne zachęty, programy i konkurują między sobą, często w sposób niekorzystny dla dalszego rozwoju całego regionu. Władze, by pozyskać inwestorów, obniżają podatki, dobudowują infrastrukturę techniczną, a także zapewniają inne udogodnienia. Oznacza to jednak występowanie efektów redystrybucyjnych, w tym przypadku przepływu funduszy publicznych do sektora prywatnego. Wykorzystanie środków krajowych lub unijnych jest często podyktowane egoistyczną chęcią wykonania jakiejś inwestycji, która bywa w sprzeczności z inwestycjami w sąsiednich jednostkach administracyjnych. Konkurencja taka prowadzi często do marnowania środków. Efekty wykorzystania środków finansowych są często niespójne, nie tworzą ani sieci ani hierarchii. Jednym z przykładów jest wykorzystywanie funduszy unijnych na budowę ścieżek rowerowych (budowane są one małymi odcinkami przez różne jednostki administracyjne i w konsekwencji nie są spójne i nie tworzą sieci szlaków rowerowych). Pozytywne znaczenie współpracy transgranicznej dla rozwoju turystyki jest różnorodne i polega m.in. na:

- możliwości ekspansji partnerów na powiększonych obszarze działania, korzystanie z większego regionu penetracji turystycznej i możliwość przyciągania większej liczby turystów;

- dzieleniu ryzyka przez wiele przedsiębiorstw, korzyści skali;
- procesach wzajemnego uczenia, szerszej oferty, przyswajania i wprowadzania innowacji;
- partnerstwie publiczno-prywatnym, które jest niemal niezbędne dla funkcjonowania turystyki.

2.10. KONCEPCJA KLASTRA I INICJATYWY KLASTROWE

Wysiłki mające na celu rozwój społeczno-gospodarczy wszelkich jednostek regionalnych, który powinien prowadzić do wzrostu dobrobytu materialnego mieszkańców, jest jednym z głównych zadań sektora biznesu oraz państwa i administracji publicznej. Jednym ze sposobów osiągnięcia sukcesu jest wykorzystanie koncepcji klastra.

Mimo, że „klastery” to relatywnie nowy termin, nie opisuje on zupełnie nowego, nieznanego fenomenu. Klastery odznaczają się silną tendencją koncentracji działań ekonomicznych w przestrzeni. Twórca tego terminu, amerykański ekonomista M. Porter (1998), przedstawił klastery nie tylko jako koncepcję analityczną, ale także jako narzędzie polityczne do osiągnięcia konkurencyjności, przede wszystkim gałęzi przemysłowych i jednostek przestrzennych. Porter definiuje klastery jako „*geograficzne skupisko wzajemnie powiązanych firm, wyspecjalizowanych dostawców, jednostek świadczących usługi, firm działających w pokrewnych sektorach i związanych z nimi instytucji (na przykład uniwersytetów, jednostek normalizacyjnych i stowarzyszeń branżowych) w poszczególnych dziedzinach, konkurujących między sobą, ale również współpracujących*” (Porter 1998). Elementami łączącymi klastery w jedną całość są relacje dostawca-odbiorca, wspólne technologie, wspólni klienci, kanały dystrybucji lub też wspólny rynek pracy. Wyraźnie zaakcentowane są istniejące relacje między partycypującymi podmiotami. Drugą, choć mniej znaczącą cechą klastra jest geograficzna bliskość grup wzajemnie połączonych firm, która jest warunkiem intensywnych kontaktów (między przedsiębiorstwami i międzypersonalnymi).

Dlaczego wykorzystuje się koncepcję klastra w tak szerokim znaczeniu? Przede wszystkim dlatego, że łączy się ona z konkurencyjnością (wydajność, produktywność, innowacyjność) firm, branż, państw i obecnie także miejscowości i regionów. Innym powodem jest fakt, że koncepcja klastra, jako droga do osiągnięcia gospodarczego dobrobytu i bogactwa, w wyniku niezwykle udanej strategii marketingowej zyskała ogromną popularność wśród przedstawicieli sfery decyzyjnej na wszystkich hierarchicznych poziomach (krajowym, regionalnym, lokalnym). W ostatnim rządzie popularność klastrów związana jest z niezwykle szerokim i elastycznym definiowaniem, wyznaczaniem i współpracą. Koncepcja klastra staje się „sposobem myślenia” o odpowiednich połączeniach branżowo-przestrzennych, prowadzących do wzrostu konkurencyjności i innowacji.

KLASTER LIPTÓW – PIERWSZY KLASTER TURYSTYCZNY NA SŁOWACJI

Początki współpracy prowadzącej do powstania pierwszego klastra turystycznego na Słowacji datuje się na 2005 r., kiedy to rozpoczęto realizację projektu „Żylińska polityka innowacyjności” (część Regionalnej strategii innowacyjności regionu żylińskiego). W projekcie uczestniczyli przedstawiciele samorządu kraju żylińskiego, przy

współpracy z miejscowym uniwersytetem i organizacjami partnerskimi. Jego celem było stworzenie środowiska wspierającego regionalny potencjał innowacyjny, wsparcie współpracy między istniejącymi instytucjami i organizacjami, oraz stworzenie strategicznych ram rozwoju, aktywujących istniejące firmy do wdrażania kolejnych innowacji. Jednym z działań wspierających budowanie innowacyjnej infrastruktury był projekt „Klasy i partnerstwa”. Realnym wynikiem przedstawionych działań jest powstanie pierwszego klastra turystycznego, nie tylko w kraju żylińskim, ale także w całej Słowacji. W kwietniu 2008 r. założono organizację o nazwie „Klaster Liptów – stowarzyszenie ruchu turystycznego”. Określają się jako „pierwsza organizacja zarządzająca obszarami turystycznymi (DMO – Destination Management Organizations) na Słowacji ze wspólnym ośrodkiem marketingowym dla Liptowa” (www.klasterliptov.sk). Organizacja zrzesza podmioty sektora publicznego i prywatnego w celu tworzenia wspólnej promocji regionu Liptów, jako wyjątkowego, „zielonego regionu, w którym można aktywnie spędzać czas wolny”. Założycielami organizacji są wszystkie trzy miasta regionu Liptów (Liptovský Mikuláš, Ružomberok i Liptovský Hrádok) oraz cztery znaczące ośrodki turystyczne o ponadregionalnym znaczeniu – Aquapark Tatralandia, Thermal Park Bešeňová, Jasná Nízke Tatry i Ski Park Ružomberok. Podmioty założycielskie wspierają finansowo nowopowstałą organizację, której celem strategicznym jest dwukrotne zwiększenie liczby turystów w regionie do 2013 r. Ambicją organizacji jest umieszczenie Liptowa na mapie europejskich destynacji, prezentowanie Liptowa pod jednym znakiem w kraju i zagranicą, tworzenie konkurencyjnych produktów turystycznych i pobudzanie aktywnej współpracy w regionie. Działania organizacji „Klaster Liptów” zmierzają do profesjonalnej koordynacji rozwoju turystyki w regionie.

Przedstawiciele miast Liptowa uświadamiają sobie, że mimo zabytków kulturalno-historycznych, największą zachętą do odwiedzenia regionu jest bliskość atrakcyjnych ośrodków rekreacyjnych, które również należą do członków-założycieli organizacji „Klaster Liptów”. Ośrodki te reprezentują sektor prywatny (razem z miastami są przykładem partnerstwa publiczno-prywatnego) i swoimi działaniami odpowiednio się uzupełniają. Aquapark Tatralandia jest największym całorocznym parkiem wodnym, nie tylko na Słowacji, ale także w Czechach i w Polsce. Powstał na bazie wód termalnych, które były podstawą rozwoju różnych usług służących całościowej fizycznej i psychicznej relaksacji odwiedzających. Ten sam cel przyświecał budowie Thermal parku Bešeňová, znajdującego się na obszarze miejscowości wiejskiej, oddalonej o około 12 km od Ružomberoka. Obydwa podmioty gospodarcze mogą być typowym przykładem horyzontalnych związków konkurencyjno-kooperacyjnych zakładanych klastrów.

Wyraźnie mniej wyrównaną dwójkę członków-założycieli stanowią ośrodki sportów zimowych: Jasná Nízke Tatry i Skipark Ružomberok. Pierwszy z nich znajduje się w pobliżu miasta Liptovský Mikuláš, na terenie Parku Narodowego Niżne Tatry. Jest najbardziej popularnym i największym ośrodkiem sportów zimowych na Słowacji. Ambicją zarządu jest stworzenie nie tylko największego ośrodka narciarskiego w Europie Wschodniej oraz zróżnicowanie oferty, aby centrum działało przez cały rok. Ma to przyciągnąć większą liczbę turystów, co w konsekwencji pozwoli zwiększyć obroty i zyski. Ośrodek należy do najwyższej klasy centrów turystycznych o znaczeniu międzynarodowym. Do tej samej kategorii przypisany jest także Skipark Ružomberok, którego zwłaszcza przyrodniczy potencjał i wypływające z niego możliwości ekspansji przestrzennej są znacznie mniejsze niż w przypadku Jasnej. Mimo to ośrodek należy

do najlepiej ocenianych na Słowacji. Znajduje się w granicach miasta Ružomberok i na obszarze Parku Narodowego Wielka Fatra. Zarząd ośrodka przyjął taką samą strategię rozwoju jak ośrodek Jasná – starają się zdywersyfikować ofertę, aby przyciągnąć więcej turystów w ciągu całego roku.

Oczywiste jest, że w przypadku klastrów turystycznych nie można poprzestać tylko na wspólnej strategii marketingowej. Prawdziwy klastrowy nie ma być tylko znakiem organizacji, sprzedającej materialne oraz niematerialne produkty regionalne. Klastrowy turystyczny ma być fenomenem, zakładającym istnienie i stopniowe doskonalenie relacji horyzontalnych i wertykalnych między partycypującymi podmiotami¹.

2.11. TURYSTYKA, JEJ ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ I WPŁYW NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Ruch turystyczny, przy wszystkich pozytywnych efektach wpływających na rozwój regionów, może także powodować problemy, zagrożenia i konflikty (środowiskowe, gospodarcze, społeczno-kulturowe). Mimo, że w przeciwieństwie do innych gałęzi gospodarki stopień zagrożenia dla środowiska przyrodniczego poprzez turystykę jest relatywnie mały, w przypadku zwiększonej koncentracji turystów na obszarach chronionych może powodować dewastację przyrody.

Na podstawie wyników analiz można stwierdzić, że również miara powodzenia rozwoju turystyki zależna jest w dużym stopniu od dobrej dostępności przestrzennej i czasowej. Choć ruch turystyczny może być pozytywnym czynnikiem porozumienia międzykulturowego, jego standaryzowane formy mogą być w związku z procesami globalizacji przyczyną zagrożenia tożsamości na różnych poziomach przestrzennych, jak też naruszenia tradycyjnych więzi społecznych. Wszystkie te negatywne skutki przejawiają się w różnym stopniu również w niektórych miejscach pogranicza polsko-słowackiego. Większość najcenniejszych obszarów Słowacji znajduje się na terenie krajów żylińskiego i preszowskiego, a w Polsce m.in. w południowej jej części. Na podstawie wyników badania kwestionariuszowego wśród przedstawicieli lokalnych samorządów i innych instytucji można stwierdzić, że Polacy lepiej oceniają stan środowiska przyrodniczego niż Słowacy. Optymistyczniej oceniają także stan i rozwój infrastruktury transportowej i komunalnej, ruchu turystycznego i jakości życia mieszkańców. Badanie potwierdziło jak ważna jest jakość środowiska przyrodniczego jako najistotniejszej atrakcji turystycznej pogranicza.

Nadmiernie duża liczba turystów zagraża środowisku przyrodniczemu, zwłaszcza w Tatrach (po polskiej stronie i w niektórych miejscach po słowackiej stronie) i Pieniinach. Zarówno w polskiej jak i słowackiej części Tatr przestrzenny rozkład turystów jest nierównomierny. Duża koncentracja turystów w małym powierzchniowo Pienińskim

¹ Rozwój gospodarczy budowany na bazie klastrów oparty jest na lokalnej i regionalnej specjalizacji. W rezultacie obserwowanej empirycznie i uzasadnianej teoretycznie zmiany dobrobytu gospodarczego w kryzys gospodarczy (obecny globalny kryzys finansowy i gospodarczy) jest bardzo ryzykowną podstawą strategii rozwoju regionalnego. Poszczególne przedsiębiorstwa, działające wspólnie w ramach klastrów, są od siebie bardzo zależne. Zagrożenie działalności jednego podmiotu, zagraża także innym członkom klastra.

Parku Narodowym (po obu stronach granicy), szczególnie na najbardziej atrakcyjnym obszarze przełomu Dunajca, może być zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego. Do polskiej części Pienin rocznie przybywa ok. pół miliona turystów.

Intensywny rozwój infrastruktury turystycznej (zwłaszcza ośrodków narciarskich) prowadzi do wyraźnych ingerencji w środowisko przyrodnicze m.in. na zboczach Tatr Wysokich (po słowackiej stronie przede wszystkim w ośrodku Tatrzańska Łomnica), na północnych stokach najwyższej części Niżnych Tatr (ośrodek Jasną w Dolinie Demianowskiej), na Kysucach (ośrodek Oščadnica-Velká Rača) i Orawie. Największą pojemność wśród polskich ośrodków ma Korbielów, gdzie większość wyciągów jest przestarzała, a budowę nowej infrastruktury narciarskiej utrudnia konflikt między interesami właścicieli ośrodków narciarskich a ochroną przyrody w obszarze Pilska.

Intensywny rozwój ośrodków narciarskich był w ostatnich latach finansowany w wielu przypadkach z funduszy europejskich. Celem stawało się wykorzystanie tych środków, a nie zastanawiano się nad ich rentownością i utrzymaniem w związku ze zmianami klimatycznymi. Podczas gdy w regionie alpejskim temat wpływu globalnego ocieplenia na zimowy ruch turystyczny jest przedmiotem szczegółowych badań wykorzystywanych przez inwestorów, na pograniczu polsko-słowackim brakuje takiej dyskusji. Przykładem tego jest projekt rozbudowy, relatywnie nisko położonego (630–1050 m n.p.m.), kysuckiego ośrodka Oščadnica-Velká Rača, który nie został zrealizowany ze względów polityczno-ekonomicznych. Projekt z 2006 r. zakładał 3–4-krotne zwiększenie pojemności, co oznaczałoby, że byłby to największy ośrodek narciarski na Słowacji.

Również zjawiska naturalne mogą w pośredni sposób wpływać na wielkość ruchu turystycznego. Huragan, który w listopadzie 2004 r. zniszczył 12,6 tys. ha lasu iglastego po słowackiej stronie Tatr, wywołał dyskusję o koncepcji rewitalizacji tego obszaru turystycznego. W czerwcu 2011 r. otwarto 4,5-kilometrową ścieżkę dydaktyczną między Rakytovskými plieskami a Jamským plesom pod masywem Krywania. Turyści mogą obserwować naturalną odnowę 250 ha lasu.

Przed masowym rozwojem ośrodków narciarskich na terenie TANAP-u broni kilka obiektywnych czynników, z których najważniejszy to ochrona przyrody. Mimo to dochodzi do zwiększenia pojemności wyciągów narciarskich i kolei linowych, zwłaszcza w Tatrzańskiej Łomnicy. Ułatwiono jednak rozbudowę tras zjazdowych i dalszej infrastruktury narciarskiej w Tatrzańskiej Łomnicy. Chaotyczną sytuację w sferze kompetencji odnośnie ochrony przyrody i regulacji rozwoju ruchu turystycznego spowodowały działania dwóch organizacji – Správa TANAP (zarząd parku narodowego) i Štátne lesy TANAPu (lasy państwowe parku narodowego).

Zaburzenie estetyki krajobrazu (wiatrołomy, planowa wycinka drzew) mogą negatywnie wpływać na turystykę, głównie w sezonie letnim. Podczas gdy w turystyce zimowej są ważniejsze czynniki np. usługi, poziom cen, dostępność itp., o tyle dla turystyki letniej estetyka środowiska przyrodniczego jest kluczowa. W wyniku wycinki drzew często brakuje oznaczeń ścieżek turystycznych.

Zmiana stylu życia na wsi, która prowadzi do odchodzenia od tradycyjnych form gospodarowania, ogranicza na Słowacji również rozwój agroturystyki. Podczas gdy po polskiej stronie pogranicza istnieje stosunkowo rozległa sieć gospodarstw agroturystycznych, po słowackiej stronie są jedynie pojedyncze obiekty.

Zrównoważony rozwój turystyki w dużej mierze określają warunki instytucjonalne, które skutkują odmiennymi procesami po obu stronach pogranicza. W Polsce przewa-

żają liczne, ale mniejsze ośrodki, z niższym stopniem kooperacji. Na Słowacji zaś istnieje trend koncentracji i zrzeszania ośrodków w ramach silnych kapitałowo spółek. W polskiej części Karpat ośrodki narciarskie są prowadzone w ramach poszczególnych gmin, a nawet stoków, co ogranicza możliwości różnicowania tras zjazdowych pod względem różnych poziomów trudności. W ostatnich latach pojawiają się pomysły wytworzenia systemu połączenia wyciągów narciarskich i tras zjazdowych między gminami według wzoru krajów alpejskich, ale wymogi ochrony przyrody utrudniają realizację tego projektu. Obecne problemy przy prowadzeniu ośrodków narciarskich są spowodowane prawnymi komplikacjami, dotyczącymi udostępniania stoków do celów narciarstwa zjazdowego na prywatnych terenach wykorzystywanych rolniczo, jak też ustanowienia kompensacji dla właścicieli tych ziem. Największe połączenie oferty turystycznej pojawia się w przypadku, gdy jest jeden właściciel oferuje różne atrakcje turystyczne (np. Meander Ski i Thermal Park w Oravicach lub Tatralandia i Tatry Mountain Resorts). Skutkiem selektywnej polityki spółek akcyjnych może być też likwidacja mniejszych ośrodków (np. Liptovská Teplička), co skutkuje zmniejszeniem się liczby miejsc pracy. Rośnie więc opór miejscowych małych firm przed wielkim inwestorem, mającym wpływ na cały region tatrzański.

Duży wpływ na zrównoważony rozwój turystyki na pograniczu polsko-słowackim może mieć kryzys gospodarczy i zmiany kursowe walut. Coraz ważniejsza w wielkich słowackich ośrodkach rekreacyjnych staje się orientacja na międzynarodowych turystów. Polska i czeska klientela, stanowiąca istotną część zagranicznych turystów na Słowacji, jest jednak bardzo wrażliwa na poziom cen. W 2009 r. po przyjęciu przez Słowację euro, doszło do wyraźnego spadku liczby turystów z tych krajów. Współpraca i koordynacja marketingu może jednak doprowadzić do zwiększenia liczby turystów. W regionie Liptów dzięki sprzedaży pakietów pobytowych (wzrost o 350% między sezonami 2009/2010 a 2010/2011) o ponad 8% wrosła liczba osób odwiedzających ten region, co w czasie kryzysu gospodarczego jest wyraźnie wyższą wartością niż średnia dla całej Słowacji.

2.12. POTENCJAŁ TURYSTYCZNY I POZIOM DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ POGRANICZA POLSKO-SŁOWACKIEGO Z PUNKTU WIDZENIA WŁADZ SAMORZĄDOWYCH

W ramach projektu przeprowadzono badanie ankietowe wśród przedstawicieli władz gmin i obców dotyczące postrzegania administrowanego przez nich obszaru z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej, dostępności i rozwoju infrastruktury turystycznej. Celem badania było poznanie ich subiektywnych poglądów na temat współpracy międzynarodowej, a także ocena dostępności komunikacyjnej i możliwości jej poprawy w szeroko pojętym kontekście rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim.

W badaniu wykorzystano standaryzowany kwestionariusz, który najczęściej wypełniali pracownicy działu promocji i rozwoju urzędów gminnych (w Polsce), albo starostowie obców (na Słowacji). Uzyskano 43 ankiety od przedstawicieli władz gminnych oraz 37 ankiet od przedstawicieli władz słowackich obców. Stopa zwrotu wypełnionych kwestionariuszy wyniosła 91,5% w Polsce i 25% na Słowacji. Trzeba sobie uświadomić nieporównywalność wielkości oraz pozycji podstawowych jednostek ad-

ministracyjnych tj. gmin i obców. Polskie gminy są kilkukrotnie większe niż słowackie obce (liczba mieszkańców, zarządzany obszar, liczba zatrudnionych, budżet), a jej przedstawiciele dysponują nie tylko rozleglejszymi możliwościami wpływu na rozwój społeczno-ekonomiczny ich terenu, ale także możliwościami przydzielania zadań swoim podwładnym. Dla starostów małych słowackich obców to rozwiązanie jest niemożliwe. Dlatego ich uczestnictwo w badaniu było często zależne od możliwości znalezienia odpowiedniej ilości czasu na wypełnienie ankiety, przy wielu innych obowiązkach. Była to prawdopodobnie główna przyczyna małego udziału słowackich starostów w badaniu.

Przedstawiciele władz gmin i obców oceniali stan infrastruktury transportowej i komunalnej, poziom rozwoju turystyki, jakość życia i stan środowiska naturalnego w pięciostopniowej skali. Oceny poszczególnych dziedzin życia społeczno-gospodarczego w badanych gminach i obcach wskazują na zachodzącą poprawę istniejących elementów infrastrukturalnych. Poprawa wyposażenia infrastrukturalnego (zarówno w infrastrukturę techniczną jak i transportową) znajduje odzwierciedlenie w deklarowanych dobrych ocenach jakości życia. Odpowiednie wyposażenie infrastrukturalne stanowi również zaplecze do rozwoju turystyki.

Ogólna ocena rozwoju jednostek administracyjnych była niższa na Słowacji niż w Polsce. Przedstawiciele obców częściej wskazywali na stagnację i brak impulsów do rozwoju gospodarczego niż przedstawiciele polskich gmin. Rozbieżności te mogą wynikać z dużych różnic w wielkości porównywanych jednostek obszarowych, czego konsekwencją są podstawowe różnice w sferze możliwości finansowych i realnego wpływu na zmiany w życiu i funkcjonowaniu obców i gminy.

Podstawowym potencjałem turystycznym gmin i obców, warunkującym liczbę turystów, są obiekty sakralne, walory przyrodnicze (parki narodowe i inne obiekty przyrodnicze), a następnie obiekty kulturalno-historyczne. Taka kolejność wynika głównie z w miarę równomiernego rozmieszczenia obiektów przyrodniczych i sakralnych na badanym obszarze. Większość respondentów wskazało na fakt, że w badanych jednostkach znajdują się jeszcze inne, mało znane atrakcje turystyczne, które mogą stanowić szansę rozwoju turystyki. Aż 60% reprezentantów gmin i 71% przedstawicieli obców jest przeświadczonych, że odpowiednia akcja promocyjna mogłaby przyciągnąć więcej turystów. Spośród tych atrakcji ankietowani najczęściej wskazywali obiekty sakralne (kościóły i kaplice) i obiekty przyrodnicze. Jednak większość tych atrakcji ma jedynie lokalny zasięg oddziaływania i pojedyncze obiekty nie stanowią potencjału do dalszego rozwoju turystyki. Szansą na wykorzystanie lokalnych atrakcji może być tworzenie tras tematycznych albo wzajemnie (organizacyjnie, tematycznie) połączonych grup celów turystycznych, które mogą stać się częścią nowych produktów turystycznych.

Według przedstawicieli władz gminnych turystyka ma znaczący wpływ na rozwój społeczno-ekonomiczny gmin pogranicza polsko-słowackiego. Mniejsze znaczenie widzą starości przygranicznych obców. W małych obcach, przede wszystkim jednak tam, gdzie brakuje odpowiedniej infrastruktury turystycznej, ten rodzaj działalności gospodarczej nie przynosi obcom i jej mieszkańcom znaczących dochodów (ekonomiczny efekt turystyki jest bardzo niski).

Według ankietowanych rozwój infrastruktury drogowej i turystycznej (głównie baza noclegowa) w znaczący sposób może przyczynić się do rozwoju turystyki na pograniczu polsko-słowackim. Relatywnie małą uwagę respondenci poświęcali możliwościom stymulacji rozwoju turystyki poprzez różne zmiany organizacyjno-prawne (np. obniżenie

podatków i miejscowych opłat, ułatwienie rejestracji działalności gospodarczej, pomoc w promocji, itp.), które nie wymagają dużych nakładów finansowych, ale jedynie zmiany myślenia decydentów na poziomie krajowym i regionalnym.

Deklarowaną współpracę pomiędzy podmiotami po obu stronach granicy (głównie gminami i obcami) należy ocenić wysoko. Respondenci wymieniali dużą liczbę wspólnie realizowanych projektów zarówno o charakterze infrastrukturalnym (budowa tzw. twardej infrastruktury) jak i organizacyjnym (tzw. projekty miękkie). Do barier ograniczających współpracę (oraz wymianę ruchu turystycznego) zalicza się przede wszystkim brak powiązań komunikacyjnych i odpowiedniej infrastruktury transportowej oraz problemy wpływające z postrzegania samej współpracy (np. brak jedno-myślności przy wytyczaniu wspólnych priorytetów). Respondenci wskazywali na duże znaczenie właściwych rozwiązań organizacyjnych w transporcie publicznym (m.in. częstotliwość połączeń – Polska) oraz istnienie odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego (Słowacja).

Dostępność badanych obszarów jest zróżnicowana, a czynnikiem różnicującym jest rozpatrywany typ dostępności (zewnątrzna, wewnętrzna, transgraniczna) jak i wykorzystywany środek transportu. Najlepiej oceniana jest możliwość przemieszczania się transportem prywatnym, co wskazuje na wyraźną potrzebę poprawy przede wszystkim infrastruktury drogowej. Po obu stronach granicy bardzo słabo oceniany jest transport zbiorowy, zarówno w kontekście lokalnym (przejazdy w obrębie gmin i obców oraz między nimi) jak i transgranicznym.

Zgodnie z opinią przedstawicieli badanych jednostek administracyjnych turyści z miejscowości polskich o wiele częściej odwiedzają atrakcje turystyczne po słowackiej stronie granicy w porównaniu z wizytami w Polsce turystów słowackich, którzy przyjeżdżając na tereny przygraniczne rzadziej decydują się na przekroczenie granicy (wyjątek stanowi tzw. turystyka zakupowa).

Warto zwrócić uwagę na rolę, jaką w przekraczaniu granicy w skali lokalnej odgrywa ruch pieszy oraz rowerowy, szczególnie w kontekście wagi jaką respondenci przywiązywali do rozwoju infrastruktury turystycznej (w szczególności szlaki piesze i rowerowe).

2.13. PERCEPCJA TURYSTYKI I DOSTĘPNOŚCI Z PUNKTU WIDZENIA UCZESTNIKÓW RUCHU TURYSTYCZNEGO

Celem badania było uzyskanie informacji dotyczących przyjazdów respondentów na pogranicze polsko-słowackie w 2010 r. Ankieta zawierała pytania dotyczące okresu pobytu, wielkości środków finansowych, które są w stanie zapłacić ankietowani za podróż na pogranicze, wykorzystywane środki transportu, preferowane formy turystyki oraz liczne aspekty pobytu turystycznego na obszarze pogranicza polsko-słowackiego. Ankietowani byli także proszeni o wymienienie elementów zachęcających i zniechęcających do wizyt na danym terenie a także zasugerowanie zmian wpływających na zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu.

Zarówno Słowacy jak i Polscy ankietowani najczęściej wskazywali, że co najmniej 7 razy w ciągu roku wyjeżdżali na krótkie, jednodniowe pobyty bez noclegu. Ponad 70% respondentów wskazało, że przynajmniej raz w roku uczestniczyli w wyjazdach

średnioterminowych (najczęściej 2–3 razy w ciągu roku). Na wyjazdy długoterminowe (5 dni i więcej) zdecydowała się ponad 60% respondentów (najczęściej 1–2 razy w roku). Stosunkowo duży odsetek osób wskazał, że wyjeżdża na pobyty długoterminowe, ale ich częstość była dużo mniejsza (najczęściej raz lub dwa razy w roku). Ponad połowa respondentów odbyła 1 do 3 średnioterminowych podróży w ciągu roku.

Przy wyjazdach jednodniowych ponad 44% słowackich respondentów i ponad 36% polskich respondentów była w stanie zaakceptować 2-godzinną podróż. Średnio co czwarty słowacki ankietowany i co trzeci polski, akceptował podróż trwającą 3 godziny, natomiast wyraźną barierą dla takich wyjazdów są 4 godziny. W ramach pobytów średnioterminowych rozsądny czas podróży określono na 4–5 godzin (ponad połowa ankietowanych). Przy długoterminowych pobytach 42% słowackich i 55% polskich respondentów wskazała na czas przejazdu wynoszący ponad 10 godzin.

Najwięcej słowackich respondentów wskazało przedziały 5–12 oraz 12–25 euro jako akceptowalny koszt przejazdu w przypadku pobytów jednodniowych. Dla największej grupy respondentów z Polski akceptowalny koszt przejazdu na pobyt jednodniowy wynosi 20–50 zł za osobę. W przypadku wyjazdów średnioterminowych granica akceptowalności cenowej jest wyższa niż w przypadku wyjazdów jednodniowych. Większość respondentów wskazała dwa przedziały cenowe: 12–25 i 25–50 euro. Polscy respondenci przy wyjazdach średnioterminowych najczęściej wskazywano przedział 100–200 zł (34,2%).

Przy wyjazdach długoterminowych dopuszczalne koszty transportu znacząco rosły. Prawie 1/4 respondentów była gotowa zapłacić 50–125 euro za osobę, a prawie 12% osób wskazało koszt 500 euro i więcej (na osobę) za przejazd na długoterminowy wypoczynek. W przypadku polskich respondentów największa grupa respondentów jest gotowa zaakceptować wydatek 200–500 zł na osobę. Podobny odsetek respondentów (od 15,6 do 19,4%) akceptował wydatki w przedziałach: 100–200, 500–1000, 1000–2000 i ponad 2000 zł.

Słowaccy respondenci zdecydowanie preferują aktywne formy spędzania wolnego czasu (turystyka piesza, rowerowa, sporty wodne, sporty zimowe). Niespełna 1/4 ankietowanych osób wskazała turystykę poznawczą (np. krajoznawcza, kulturowa, przyrodnicza, festiwalowa), a mniej niż 1/5 wybrała turystykę wypoczynkową (np. agroturystyka, pobyt nad morzem). Respondenci z Polski preferują turystykę poznawczą (ponad połowa odpowiedzi). Ponadto wskazywali turystykę kwalifikowaną (piesza, rowerowa, sporty wodne i zimowe) (22,9%) i wypoczynkową (22,4%). Nikt z respondentów nie wskazał turystyki zdrowotnej (np. uzdrowiskowej, medycznej), co może wynikać z wieku respondentów lub postrzegania tej formy wypoczynku jako uzupełniającej.

Głównym środkiem transportu wykorzystywanym do podróży na pogranicze polsko-słowackie jest samochód osobowy. Znaczenie ma także podróż komunikacją publiczną (zarówno autobusem, jak i pociągiem).

Najczęściej odwiedzanym przez Słowaków regionem słowackiej części pogranicza są Tatry oraz Orawa i Liptów. Spośród polskich regionów pogranicza respondenci z Polski najchętniej odwiedzają Tatry. Poza Tatrami ruch turystyczny rozkłada się w zasadzie równomiernie w pozostałych regionach (tj. Beskid Śląski, Beskid Żywiecki wraz z Pasmem Babiogórskim, Pieniny, Beskid Sądecki, Bieszczady), z wyjątkiem Beskidu Niskiego. W przypadku wizyt Polaków w słowackiej części pogranicza dominują Tatry. Do

2.13. Percepcja turystyki i dostępności z punktu widzenia uczestników ruchu turystycznego

najmniej popularnych należą: Kysuce i Górny Zemplin. Jako cel przyjazdów Słowaków do polskiej części pogranicza również dominują Tatry. Pozostała część, poza Pieninami jest w zasadzie rzadko odwiedzana przez słowackich turystów.

Obszar pogranicza polsko-słowackiego postrzegany jest jako atrakcyjny. Atrakcyjność turystyczna jest najważniejszym czynnikiem zachęcającym do odwiedzin tego obszaru. Wysokie ceny usług oraz słaba dostępność komunikacyjna wskazywane są jako czynniki zniechęcające do wyjazdów turystycznych na obszar pogranicza. Frekwencję turystyczną na pograniczu według respondentów mogą zwiększyć: poprawa jakości usług turystycznych, niższe ceny usług oraz lepszy dostęp do materiałów informacyjnych. Duże znaczenie miałyby również poprawa warunków dojazdu, dzięki lepszej infrastrukturze oraz zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych i kolejowych.

3.

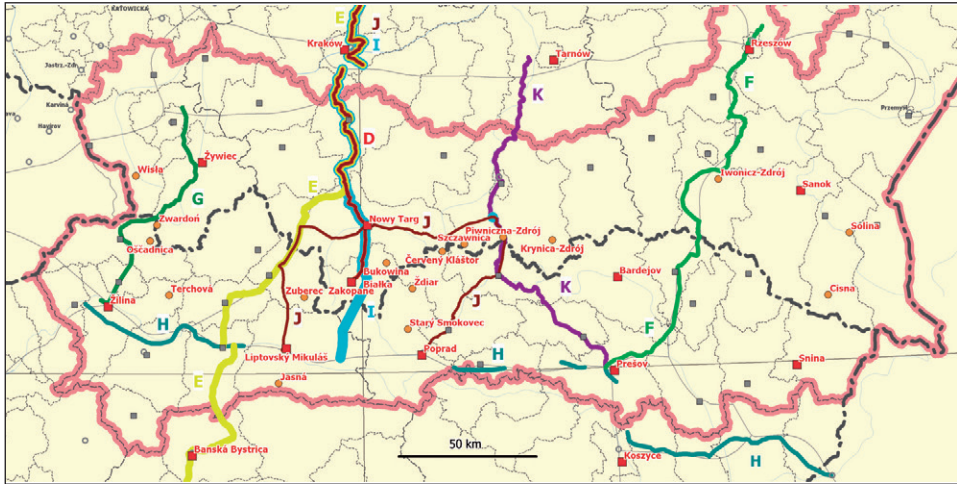
TRANSPORTOWO-DOSTĘPNOŚCIOWE UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI W POWIATACH

W niniejszym rozdziale zawarto podstawowe wnioski dotyczące transportowych i dostępnościowych uwarunkowań funkcjonowania turystyki oraz możliwych zmian w perspektywie najbliższych lat, dla każdego powiatu na pograniczu polsko-słowackim. Poza wnikliwą analizą sytuacji obecnej wykorzystano wyniki badań dotyczące możliwości poprawy dostępności w wyniku rozbudowy infrastruktury drogowej w wybranych wariantach (ryc. 14).

Wariant A jest to obecny stan infrastruktury drogowej (2010). Wariant B stanowi przypuszczalną sieć drogową w roku 2015. Założono, że po stronie polskiej zrealizowane zostaną te inwestycje (autostrady, drogi ekspresowe), które w 2011 r. znajdowały się przynajmniej na etapie przetargu. Wzięto pod uwagę zweryfikowany program budowy dróg po zmianach wprowadzonych w styczniu 2011 r. przez Ministerstwo Infrastruktury. Dodatkowo uwzględniono środkowy odcinek przyszłej autostrady A2 (Piotrków Trybunalski–Pyrzowice), który będzie realizowany w systemie koncesyjnym. Po stronie słowackiej zaliczono wszystkie inwestycje, które miały być ukończone do 2015 r. według danych Narodowej Agencji Autostradowej (www.ndsas.sk).

Trzecim wariantem jest docelowa sieć drogowa, która może istnieć w roku 2030. Dla tego wariantu założono realizację ambitniejszych wersji programów rozwoju infrastruktury zarówno w Polsce (docelowy układ dróg ekspresowych i autostrad zgodny z rozporządzeniem z 2004 r. uzupełniony o inwestycje dodane w nowej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030), jak na Słowacji (rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych zawarty w dokumencie „Nowy projekt budowy autostrad i dróg ekspresowych” z 2000 r. i jego dalsze aktualizacje i uzupełnienia) oraz w Czechach (według uchwały rządu Republiki Czeskiej nr 741/1999 o rozwoju sieci transportowych).

Kolejne warianty od D do K są pojedynczymi inwestycjami, które częściowo zawierają się w ramach całej sieci na rok 2030 (np. D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszyce; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej) lub są dodatkowymi pomysłami, znajdującymi się w sferze dalekosiężnych planów – nie zawsze realnych (I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Tvrdošín–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów). Celem tych pojedynczych wariantów jest możliwość sprawdzenia jakie efekty mogłoby przynieść ich realizacja.



Ryc. 14. Warianty rozbudowy i modernizacji sieci drogowej poddane analizom i symulacjom dostępności

Opis wariantów: D – droga ekspresowa S7 Kraków–Rabka–Zakopane; E – droga ekspresowa Kraków–Bańska Bystrzyca; F – droga ekspresowa Rzeszów–Koszycy; G – droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylna; H – ukończenie całej autostrady D1 wraz z inwestycjami po stronie czeskiej; I – droga ekspresowa Kraków–Zakopane wraz z tunelem pod Tatrami, łączącym się po stronie słowackiej z autostradą D1; J – droga obwodowa Tvrdošín–Czarny Dunajec–Piwniczna o znacznie zwiększonych parametrach techniczno-funkcjonalnych ruchu; K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów.

Opracowanie własne.

3.1. WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

POWIAT BIELSKI

Wielkość ośrodka jakim jest Bielsko-Biała wymaga spojrzenia na problem dostępności zarówno z punktu widzenia powiatu jako regionu o funkcjach turystycznych, jak też jako generatora ruchu turystycznego (skierowanego m.in. na obszar pogranicza polsko-słowackiego). Co więcej, powiat ziemski oraz miasto stanowią jednostkę tranzytową dla wielu najkrótszych ścieżek dotarcia na badany teren z Polski centralnej, zachodniej oraz z Niemiec.

Powiat ziemski (wraz z miastem Bielsko-Białą) skorzysta przede wszystkim na rozbudowie dróg w wariantcie G (droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylna). Daje to znacznie lepszy dostęp na stronę słowacką do kraju żylińskiego, a poprzez zrealizowaną już autostradę D3 – także w rejon Niżnych Tatr oraz wielkich aquaparków (Bešeňová i Tatralandia Liptovský Mikuláš). Po realizacji wspomnianych dróg szybkiego ruchu, czas przejazdu z Bielska-Białej do Żyliny zmniejszy się z obecnych 90 do 60 minut, a do miasta Liptovský Mikuláš – ze 126 do 103 minut. Natomiast inne warianty, ze względu na odleglejszy przebieg, mają dla powiatu bielskiego mniejsze znaczenie. Ze względu na położenie, wnioski dla rozwoju sytuacji w Bielsku-Białej i okolicznych powiatach

są adekwatne w stosunku do największego obszaru zurbanizowanego regionu Europy Środkowej – konurbacji katowickiej.

Traktując powiat bielski jako region turystyczny należy podkreślić, że wymienione wyżej inwestycje mogą w ograniczonym stopniu wpłynąć na jego dostępność w ruchu międzynarodowym. W tym kontekście najważniejszymi inwestycjami są ukończenie polskiej autostrady A1 wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S1 z Mysłowic do Bielska-Białej oraz rozwój dróg w „czeskim kanale dostępu”. Istotna jest również ewentualna budowa drogi ekspresowej Kraków–Bielsko-Biała (S52). Budowa tej trasy została zaproponowana w nowej polskiej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, która została przyjęta przez Rząd Polski w grudniu 2011 r.

POWIAT CIESZYŃSKI

Dostępność zewnętrzna powiatu (w tym położonego na jego obszarze ośrodka turystycznego w Wiśle) zależy od inwestycji poza badanym obszarem, przede wszystkim realizowanych na terenie Polski oraz Czech. Dużą rolę odgrywa budowa drogi ekspresowej S1 na odcinku Mysłowice–Bielsko-Biała, a także podniesienie standardu trasy Kraków–Bielsko-Biała do poziomu drogi ekspresowej (S52; postulowane m.in. w nowej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, przyjętej przez Rząd w grudniu 2011 r.).

Powiat ten już jest nieźle dostępny dzięki położeniu na równoleżnikowej drodze ekspresowej S1. Region skorzysta pośrednio na rozbudowie dróg w wariantcie G (droga ekspresowa Bielsko-Biała–Żylica). Daje to znacznie lepszy dostęp na stronę słowacką do kraju żylińskiego, a poprzez zrealizowaną już autostradę D1 – również w rejon Niżnych Tatr oraz tamtejszych atrakcyjnych ośrodków turystycznych, np. aquaparki Bešeňová i Tatralandia. W przypadku tego ostatniego obiektu, czas podróży samochodem zmniejszy się z obecnych 138 do zaledwie 88 minut. Ponadto warto zwrócić uwagę na już istniejący dobry dostęp od strony czeskiej (aglomeracja ostrawsko-karwińska). Natomiast inne warianty, ze względu na odleglejszy przebieg, mają dla powiatu cieszyńskiego znikome znaczenie. Warto podkreślić, że z punktu widzenia dostępności powiatu ze strony słowackiej (a w mniejszym stopniu czeskiej) najlepsza byłaby modernizacja dróg powiatowych nr 941 i 943 (do Lalików), przez co poprawiłyby się znacznie warunki komunikacji pomiędzy Wisłą i Zwardoniem (sąsiedni powiat żywiecki). Warto wspomnieć, że dla osiągnięcia efektów synergicznych korzystne byłyby równoległe inwestycje po stronie słowackiej w rejonie Oščadnica, co pozwoliłoby lepiej spożytkować fakt realizacji drogi szybkiego ruchu. Wszystkie dodatkowe lokalne modernizacje są istotne z punktu widzenia dostępności ośrodków narciarskich w Beskidzie Żywieckim, zwłaszcza od strony słowackiej, jak też umożliwienia sprawniejszej komunikacji w kierunku południowym dla turystów nocujących w ośrodkach Wisły i Ustronia.

POWIAT PSZCZYŃSKI

Powiat pszczyński jest najbardziej wysuniętym na północny zachód na obszarze transgranicznej współpracy polsko-słowackiej. Najbardziej skorzysta na budowie drogi szybkiego ruchu Bielsko-Biała–Żylica (wariant G). Oznacza to lepsze skomunikowanie z krajem żylińskim, a tym samym ośrodkami turystycznymi Małej i Wielkiej Fatry. Ważne też jest, że poprzez zrealizowaną już autostradę D1 w omawianym wariantcie

poprawia się dostępność Tatr oraz atrakcji w rodzaju jaskiń centralnej Słowacji czy aquaparków w miejscowościach Bešeňová i Liptovský Mikuláš (Tatralandia). Natomiast inne warianty, ze względu na bardziej odległy przebieg, niosą dla powiatu pszczyńskiego mniejsze skutki. Ze względu na położenie, wnioski dla rozwoju sytuacji w powiecie pszczyńskim mają zastosowanie w stosunku do konurbacji katowickiej, gdyż rejon ten jest tranzytowy pomiędzy Katowicami a Bielsko-Białą.

POWIAT ŻYWIECKI

Dla powiatu żywieckiego duże znaczenie ma droga ekspresowa S69. Jest jednak charakterystyczne, że efekt pozytywny widoczny jest dopiero po ukończeniu również jej przedłużenia po stronie słowackiej (droga R5). Powiat skorzysta także na ewentualnym wybudowaniu drogi ekspresowej S52 z Krakowa do Bielska-Białej. Efekt jest tu nawet wyższy niż w przypadku drogi S69. Ponadto poprawa dostępności jest relatywnie duża również w następstwie ukończenia budowy polskiej autostrady A1. Rola inwestycji po stronie słowackiej jest marginalna. Bliskość dużych aglomeracji Górnego Śląska i Krakowa oraz ich ciągle niedoskonałe skomunikowanie transportowe powoduje, że poprawa dostępności ośrodków turystycznych w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego możliwa jest przede wszystkim w oparciu o inwestycje polskie.

Powiat ten nie jest obecnie optymalnie dostępny wskutek braku pełnego powiązania z korytarzem autostradowym A4 (na północy). W oczywisty sposób najlepsze korzyści pod względem dostępności komunikacyjnej wiążą się z wdrożeniem wariantu G (Bielsko-Biała-Żylica), jako że ta projektowana trasa szybkiego ruchu przecina cały powiat z północy na południe. W tym przypadku czas podróży zmniejsza się, przykładowo dla relacji Żywiec-Żylica z 70 do 45 minut. Taki rozwój sytuacji dawałby znacznie lepszą dostępność od strony słowackiej, jak i polskiej, co należy analizować pod kątem zwłaszcza popytowym. Warto jednak zauważyć, że ze względu na i tak bliskie położenie względem konurbacji katowickiej, nie musiałyby się to przełożyć na znaczniejsze zainteresowanie turystów z tej części polskiej, jakkolwiek dosyć prawdopodobne mogłoby być zwiększenie skali przejazdów weekendowych, a nawet w rytmie dziennym, związane ze zjawiskiem dezurbanizacji (obecnie na przeszkodzie przejazdom tego typu stoi silne zatłoczenie drogi 69/S69 w godzinach szczytu, zarówno na odcinkach dwujezdniowych, jak i jednojezdniowych). Ponadto dzięki budowie drogi o wysokich parametrach ruchu na odcinku Bielsko-Biała-Żylica „otwiera” się, poprzez zrealizowaną już autostradę D1, rejon Niżnych Tatr z tamtejszymi atrakcyjnymi ośrodkami turystycznymi, zwłaszcza aquaparkami (Bešeňová i Liptovský Mikuláš). Podróż z Żywca do aquaparku Tatralandia trwałaby 88 minut, zamiast obecnych 100 minut. Ze względów popytowych i synergicznych warto wskazać, że największe korzyści tego rodzaju wynikałyby z modernizacji drogi wojewódzkiej nr 945 (i dalej po stronie Słowackiej nr 78 w kierunku Dolnego Kubina). Według symulacji, czas przejazdu z Żywca do Tatralandii mógłby się skrócić do około 1 godziny (a jeszcze bardziej do aquaparku Bešeňová), co mogłoby wpłynąć na większe zainteresowanie tymi parkami wodnymi przez turystów spędzających czas w Kotlinie Żywieckiej. Ponadto modernizacja tego właśnie układu daje lepsze skomunikowanie i podnosi znacznie atrakcyjność Korbielowa (dalszy rozwój sportów zimowych). Wreszcie poprawa parametrów ruchu na drodze nr 945/78, po uprzednim ukończeniu autostrady A1, daje najszybszą możliwość przejazdu z konurbacji katowickiej w Tatry od strony słowackiej.

3.2. WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

POWIAT GORLIICKI

Dostępność zewnętrzna powiatu może ulec bardzo wyraźnej poprawie w następnym ewentualnej realizacji inwestycji po polskiej stronie środkowego pogranicza. Dotyczy to zarówno budowy drogi ekspresowej Tarnów–Preszów jak i nowej linii kolejowej Podłęże–Piekiełko (wraz z modernizacją dalszej trasy przez Nowy Sącz do Muszyny i Preszowa. Powiat jest położony pomiędzy dwoma drogami ekspresowymi: droga ekspresowa Tarnów–Preszów (wariant K) i Rzeszów–Preszów (wariant F), ale w odległości, która nie pozwala na uzyskanie bezpośrednich korzyści z powodu usytuowania przy samej trasie szybkiego ruchu. Stąd dla podniesienia poziomu dostępności i zdyskontowania położenia, przydatne jest zmodernizowanie równoleżnikowych szlaków, zwłaszcza drogi nr 28 (Nowy Sącz–Krosno). Natomiast w relacjach bardziej odległych, znaczącą poprawę przyniesie budowa autostrady A4. Po jej uruchomieniu, nawet bez wspomnianej modernizacji drogi nr 28, będą odczuwalne duże korzyści w zakresie oszczędności czasu. Przykładowo czas przejazdu z Gorlic do Krakowa zmniejszy się z obecnych 110 do 91 minut, a do Rzeszowa – z 84 do 78 minut. Warto podkreślić, że dla poprawy lokalnej dostępności przestrzennej dla rozwoju turystyki istotna jest rozbudowa układu drogowego w kierunku południowym, w tym połączenie z miastem Bardejov. Poprawa lokalnej dostępności przyczyniłaby się do zwiększenia dziennego zasięgu przemieszczania się turystów, a tym samym aktywizacji turystycznej. W tym kontekście warto też zwrócić uwagę na podnoszenie standardów sieci drogowej w kierunku Krynicy-Zdroju (np. równoleżnikowo przez Uście Gorlickie), poprawiając dostępność tej ostatniej z przejściem w Barwinku. Krynica-Zdrój ma bowiem w tym regionie największy potencjał turystyczny, mogący być „rozproszony” w postaci jednodniowych wycieczek turystów na znacznie większym obszarze, niż dotychczas. Warto też podkreślić, że region gorlicki (i szerzej Beskid Niski), ze względu na duże walory przyrodniczo-kulturowe (m.in. uzdrowiska w Wapiennem i Wysowej, zabytki w Sękowej i Binarowej na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO) oraz względnie niski (obecnie) ruch turystyczny jest szczególnie predestynowany do intensyfikacji zagospodarowania turystycznego.

POWIAT LIMANOWSKI

Dla powiatu zdecydowanie najbardziej korzystną byłaby realizacja nowej linii kolejowej Podłęże–Piekiełko. Jej efekty są nieporównywalne z żadną inwestycją drogową.

Powiat jest położony w pewnej odległości od wariantowanych tras szybkiego ruchu, a zatem bezpośrednie konsekwencje płynące z tego powodu w zakresie poprawy warunków komunikacyjnych są dla niego ograniczone. O większych korzyściach dla dostępności można mówić dopiero w przypadku dalszych powiązań. Istotne tu jest m.in. ukończenie trasy S7, dającej potencjalnie większe możliwości zainteresowania przyjazdem turystów np. z Warszawy. Zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej, istotna dla rozwoju powiatu byłaby modernizacja drogi wojewódzkiej nr 965, ważna z punktu widzenia spójnego i efektywnego powiązania z autostradą A4, a także przebudowa drogi nr 28, zapewniająca poprawę powiązań pomiędzy Nowym Sączem a Chabówką (i tym samym lepsze włączenie się do trasy S7).

POWIAT MYŚLENICKI

Położenie powiatu sprawia, że najistotniejsze dla jego sytuacji są wszystkie warianty dotyczące połączeń Krakowa w kierunku południowym. Przy tym większość obecnej krajowej „7” na terenie powiatu ma już standard drogi dwujezdniowej, a zatem ewentualne zyski nie dotyczą dobrego skomunikowania z Krakowem, ale powiązań z Nowym Targiem i Zakopanem (szczególnie ważnymi w skali lokalnej) oraz Słowacją. Przykładowo istotne tu jest skrócenie obecnego czasu przejazdu do Zakopanego, który obecnie wynosi 59 minut, a w przypadku realizacji drogi dwujezdniowej wynosiłby 48 minut. Ponadto, ze względu na położenie, wnioski dla powiatu myślenickiego można odnosić do aglomeracji krakowskiej. Realizacja dróg szybkiego ruchu w kierunku południowym znacznie poprawia dostępność z tego ośrodka do atrakcyjnych miejsc wypoczynku w Tatrach, zwłaszcza w wymiarze krótkookresowym, także po stronie słowackiej.

Dla powiatu ważna jest także pełna realizacja polskiej autostrady A4 oraz ewentualna budowa drogi ekspresowej S52 z Krakowa do Bielska-Białej.

POWIAT NOWOSĄDECKI

Powiat nowosądecki charakteryzuje się relatywnie niskimi efektami wszystkich inwestycji zawartych w tak polskich, jak i słowackich planach rządowych. Relatywnie największy spośród nich jest wpływ doprowadzenia słowackiej autostrady D1 aż do granicy z Ukrainą. Jest to pośredni dowód na słabe skomunikowanie regionu z zapleczem krajowym (polskim). W takich warunkach o poziomie dostępności decydować zaczynają odległe geograficznie (ale, po ukończeniu D1, już nie czasowe) miasta Słowacji, a nawet Austrii i Węgier. Stanowi to istotną przesłankę dla rozważenia budowy drogi ekspresowej na kierunku Kielce–Tarnów–Preszów. Inwestycja ta spowodowałaby poprawę dostępności regionu sądeckiego przekraczającą 22%. Dla powiatu bardzo istotna jest także ewentualna budowa nowej linii kolejowej Podłęże–Piekielko oraz modernizacja jej przedłużenia przez Nowy Sącz do Muszyny i dalej Preszowa.

Dla powiatu nowosądeckiego (wraz z formalnie wydzielonym Nowym Sączem jako miastem na prawach powiatu) najistotniejszy jest wariant K (południkowa droga ekspresowa Tarnów–Preszów), a dla jego części południowej również J (okrężna dla Tatr, Podhala i Pienin trasa o znacznie szybszych niż obecnie parametrach ruchu, na niektórych odcinkach dwujezdniowa). Szczególnie trasa z Tarnowa do Preszowa, jako że przechodzi przez powiat centralnie (w tym przez Nowy Sącz), ma duże znaczenie z punktu widzenia dostępności przestrzennej. Dla kształtowania potencjalnego popytu turystycznego istotne jest włączenie powiatu do zasięgu oddziaływania autostrady A4 i łatwiejszy dostęp do powiatu zwłaszcza z Krakowa i Katowic (pobyty krótkookresowe), ale także z kierunku Warszawy. Czas przejazdu z Nowego Sącza do Preszowa skróci się z obecnych 97 do 71 minut, a zatem da to korzystne efekty synergiczne, w tym pozwoli na lepsze powiązania społeczno-gospodarcze. Warto zwrócić uwagę, że w wyniku realizacji wariantu K, położona na południu Szczawnica zwiększy swoją podaż atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej o 20%, a w wariantcie J – nawet o 36%. Ponadto warto zwrócić uwagę na dosyć peryferyjne położenie Krynicy-Zdroju, w przypadku której modernizacja drogi nr 75 mogłaby przyczynić się do większej aktywizacji, zwłaszcza gdyby próbować dowiązać ten zmodernizowany system drogowy ze stroną słowacką (np. z miastem Bardejov poprzez przełęcz Tylicką). Trzeba też zaznaczyć, że z punktu widzenia poprawy drogowej dostępności czasowo-przestrzennej najistotniej-

sze są możliwości skrócenia czasu przejazdu na najbardziej zatłoczonych, silnie zurbanizowanych obszarach miejskich, co na analizowanym obszarze predestynuje budowę obwodnicy Nowego Sącza (aktualnie realizowana jest od strony zachodniej, natomiast zwiększenie ruchu turystycznego i ogólnie ruchu pojazdów wskazuje także na potrzebę takiego rozwiązania w przyszłości również w ciągu drogi krajowej nr 28).

Z regionalnego punktu widzenia duże znaczenie dla poprawy dostępności miałyby powstanie nowego mostu na Popradzie między miejscowościami Mnišek nad Popradom i Piwniczna-Zdrój.

POWIAT NOWOTARSKI

Przyszłe zmiany dostępności zewnętrznej powiatu nowotarskiego zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Kluczową rolę odgrywa droga ekspresowa S7. Korzyści z jej budowy uwidoczniają się wyłącznie wówczas, gdy towarzyszy im budowa odcinka ekspresowego Rabka-Zdrój-Zakopane. Podhale jest także relatywnie znaczącym beneficjentem budowy drogi ekspresowej S50 z Krakowa do Bielska-Białej. Bardzo wyraźne korzyści dla powiatu niesie także ukończenie całej słowackiej autostrady D1 (aż do granicy z Ukrainą).

Dla powiatu szczególnie ważna jest koncepcja obwodnicy regionu tatrzańskiego (wariant J – droga o znacznie wyższych parametrach ruchu od obecnego, w tym na niektórych odcinkach dwujezdniowa), która uczyniłaby Nowy Targ ważnym centrum obsługi ruchu turystycznego. Koncepcja ta mogłaby być wykorzystana, gdyby realna stała się potrzeba dekoncentracji ruchu turystycznego. Ruch ten bowiem zapewne będzie się zwiększał, wskutek poprawy dostępności komunikacyjnej w skali regionalnej i ogólnokrajowej. W tej sytuacji Nowy Targ mógłby po części odciążyć borykające się z coraz większym zatłoczeniem Zakopane, a poprzez powiązanie z drogą obwodową, w niektórych aspektach mógłby być nawet bardziej konkurencyjny, zwłaszcza dla turystów preferujących walory krajoznawcze i zwiedzanie. Analizy dostępności czasowej pokazują, że czas przejazdu na odcinku Nowy Targ-Liptovský Mikuláš zmniejszy się z obecnych 90 do 75 minut, a do Piwnicznej-Zdroju – z 79 do 46 minut. Jeszcze bardziej spektakularne byłoby skrócenie czasu przejazdu przy dość futurystycznym wariantcie I (droga ekspresowa z Zakopanego do autostrady D1 z tunelem pod Tatrami), która podróż do miasta Liptovský Mikuláš skróciłaby do 45 minut. Ten ostatni przykład pokazuje, jak duże są możliwości poszerzania zasięgu oddziaływania wskutek inwestycji o bardzo wysokich parametrach ruchu. Ponadto w przypadku analizy Nowego Targu warto zwrócić uwagę na wzrost dostępności atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej, która dla wariantu J wynosi około 20% (jest jeszcze znaczniejsza przy izochronach o większym interwale). W tym wariantcie podobne analizy dla Szczawnicy pokazują bardzo wysoki wzrost podaży atrakcji turystycznej w wysokości 50%, ale należy pamiętać, że taki wzrost mógłby skutkować zwiększeniem presji turystycznej (a sama budowa drogi – zwłaszcza w kierunku Piwnicznej-Zdroju – nie jest realna, gdyż wymagałaby np. powstania tunelu).

POWIAT OŚWIĘCIMSKI

Powiat uzyskuje dobrą sytuację na rozbudowie dróg w wariantcie G (droga ekspresowa Bielsko-Biała-Żylica). Daje to znacznie lepszy dostęp na stronę słowacką do kraju żylińskiego (oraz regionów fizycznogeograficznych, takich jak Jaworniki, Mała i Wielka Fatra), a poprzez zrealizowaną już autostradę D1 – także w rejon Niskich Tatr oraz aquaparków (Bešeňová i Liptovský Mikuláš). Natomiast inne warianty, ze względu na

odleglejszy przebieg, mają dla powiatu oświęcimskiego mniejsze znaczenie. Dla poprawy dostępności w Tatry korzystna byłaby także modernizacja dróg krajowych nr 44 (do Zatoru) i 28 (do Rabki), gdzie mogłaby się łączyć z drogą szybkiego ruchu w „tatrzańskich” wariantach rozwojowych (D, E, I, J). Warto tu jednak zaznaczyć, że ze względu na położenie, wnioski dla rozwoju sytuacji w Oświęcimiu i okolicznych powiatach są adekwatne dla konurbacji katowickiej. A zatem poprawa dostępności Tatr dla Katowic oznaczać powinna również wzrost krytykowanej z różnych względów presji turystycznej. Dla poprawy dostępności zewnętrznej powiatu ważne jest ukończenie polskiej autostrady A1 oraz ewentualna budowa drogi ekspresowej S52.

POWIAT SUSKI

Powiat suski leży pomiędzy południkowymi szlakami z Katowic do Żyliny przez Zwardoń oraz z Krakowa do Zakopanego, a zatem korzysta zarówno na wariantach „tatrzańskich” (D, E, I, J), jak i G (Bielsko-Biała–Żylica). Dzięki tym inwestycjom poprawia się skomunikowanie ze stroną słowacką (Niżne Tatry, kraj żyliński), jak i odwrotna zależność – lepsza osiągalność powiatu ze strony południowej (zwłaszcza od strony byłego przejścia granicznego w Chyżnem). W skali lokalnej istotna jest zwłaszcza modernizacja drogi wojewódzkiej nr 957, dająca lepszą dostępność do bazy turystycznej w rejonie Babiej Góry. W kontekście kształtowania się popytu w powiecie suskim, równie istotna jest przyszłość drogi krajowej nr 28 (por. uwagi na temat rozwoju transportu w powiecie wadowickim, m.in. odnośnie możliwości zwiększenia zainteresowania ze strony turystów niemieckich).

POWIAT TATRZAŃSKI

Przyszłe zmiany dostępności zewnętrznej powiatu tatrzańskiego zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Kluczową rolę odgrywają tu polska droga ekspresowa S7 oraz słowacka autostrada D1. Spośród wszystkich analizowanych inwestycji najkorzystniejszą dla Zakopanego jest doprowadzenie słowackiej autostrady D1 aż do granicy z Ukrainą. Korzyści z budowy S7 uwidoczniają się wyłącznie wówczas, gdy towarzyszy im budowa odcinka ekspresowego Rabka-Zdrój–Zakopane. Podhale jest także relatywnie znaczącym beneficjentem budowy drogi ekspresowej S50 z Krakowa do Bielska-Białej.

Poprawa dostępności przestrzennej Zakopanego i jego ogólnego położenia transportowo-osadniczego wiąże się przede wszystkim z modernizacją drogi krajowej nr 7 oraz zapewnieniem lepszego powiązania komunikacyjnego ze stroną słowacką. Zmian tych nie można rozpatrywać w oderwaniu od kierunków i natężenia ruchu turystycznego. Przeprowadzone symulacje pokazują, że ze względu na położenie powiatu, skutek realizacji wariantów nie uwzględniających dowiązania Zakopanego do sieci głównych dróg o wysokich parametrach ruchu, lokalna dostępność przestrzenna tego ośrodka nie ulega większym zmianom. Przykładowo w wariantcie J (trasa obwodowa wokół regionu tatrzańskiego), podaż atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej wzrasta zaledwie o 8%. Najbardziej wyraźne efekty dostępnościowe uwidaczniają się wskutek realizacji dosyć spektakularnych i futurystycznych propozycji, takich jak wariant I (droga ekspresowa z Zakopanego do autostrady D1 z tunelem pod Tatrami). Przy takim rozwiązaniu podaż atrakcji zwiększa się o ponad dwukrotnie, a czas przejazdu na odcinku Zakopane–Liptovský Mikuláš skraca się do zaledwie 38 minut (do Popradu – 44 minut). Oznacza

to znacznie większe możliwości związane z przepływem turystów w obie strony, w tym zwiększone zainteresowanie kompleksem wodnym Tatralandia (Liptovský Mikuláš).

W analizie powiatu tatrzańskiego warto zwrócić uwagę na już zarysowaną wysoką koncentrację ruchu turystycznego oraz że planowany rozwój sieci dróg w układzie makroskalowym (chodzi tu zwłaszcza S7) przyczyni się jeszcze bardziej do jego pogłębienia. Stąd zasadna jest dyskusja nad dekoncentracją ruchu w celu ożywienia regionów bardziej peryferyjnych lub nawet sąsiadujących z powiatem, a posiadających dobre warunki do rozwoju turystyki. W tym kontekście na szczególne podkreślenie zasługuje koncepcja realizacji trasy wokół regionu tatrzańskiego (a ściślej tatrzańsko-podhalańsko-pienińskiego), która mogłaby przyczynić się do ożywienia rozwojowego na całym obszarze, zarówno po polskiej, jak i słowackiej stronie, a także wykreować swego rodzaju alternatywę lub przeciwwagę dla przegęszczonego Zakopanego (np. Nowy Targ, Piwniczna-Zdrój).

POWIAT WADOWICKI

Powiat wadowicki leży w dosyć równym oddaleniu pomiędzy południkowymi szlakami z Katowic do Żyliny przez Zwardoń oraz z Krakowa do Zakopanego, a zatem w dosyć podobnym stopniu korzysta zarówno na wariancie G, jak i wariantach „tatrzańskich” (D, E, I, J). Dzięki tym inwestycjom poprawia się skomunikowanie ze stroną słowacką (kraj żyliński, Niżne Tatry), jak i odwrotna zależność – lepsza osiągalność powiatu ze strony południowej, co może mieć znaczenie z punktu widzenia rozwoju funkcji pielgrzymkowych (Wadowice – miejsce urodzenia Jana Pawła II, Kalwaria Zebrzydowska – sanktuarium maryjne znajdujące się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO). Wydaje się, że stosunkowo najkorzystniejsza dla rozwoju funkcji turystycznych byłaby modernizacja drogi krajowej nr 28 (do Rabki) oraz powiązanie w kierunku zachodnim z Bielsko-Białą (droga nr 52) i tym samym Czechami. W drugiej kolejności wymienić można poprawę dostępności z konurbacją katowicką (drogi nr 28 i 44 lub 28 i 781). Warto zwrócić uwagę, że obecny czas przejazdu z Zakopanego do Wadowic, wynoszący zgodnie z zastosowanym w projekcie modelem prędkości ruchu 82 minuty, jest zbyt długi, aby przyciągnąć na jednodniową wycieczkę potencjalnych turystów z Zakopanego. Ponadto warto zwrócić uwagę na tranzytowe położenie powiatu pomiędzy konurbacją katowicką a Tatrami, jak też w jeszcze szerszym kontekście na trasie przejazdów z Niemiec (autostradą A4) w ten rejon górski.

3.3. WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

POWIAT BIESZCZADZKI

Powiat ma skrajnie peryferyjne, południowo-wschodnie położenie w Polsce. Czas przejazdu samochodem osobowym z Krakowa do Ustrzyk Dolnych wynosi 206 minut. Z punktu widzenia dostępności zewnętrznej dla powiatu bieszczadzkiego istotne są wszystkie trzy główne szlaki drogowe powstałe w jego sąsiedztwie. Warunkiem wstępnym poprawy dostępności (tak w układach polskim i słowackim, jak też w relacjach europejskich) jest budowa równoleżnikowych autostrad – polskiej A4 i słowackiej D1 (w obu przypadkach aż do granic z Ukrainą). Aby spowodowane tymi inwestycjami skrócenie czasów przejazdu mogło być zauważalne także w peryferyjnych Bieszczadach

istotna jest budowa południkowej trasy S19/R4 w raz z odgałęzieniem z Krosna do Sannoka. Odgałęzienie takie zostało zapisane w nowej polskiej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjętej przez Rząd w grudniu 2011 r.

Przez powiat nie przebiega żadna z badanych inwestycji. Najbliższa jest droga S19/R4 (E371), która może ulec przebudowaniu do standardu dwujezdniowej drogi ekspresowej (wariant F). Jednak południkowy przebieg tej trasy i znaczne oddalenie od granic powiatu bieszczadzkiego powodują, że korzyści z tej inwestycji będą znikome. Znacznie więcej może dać budowa autostrady A4, dzięki której wzrośnie dostępność Bieszczad dla turystów z rejonu Krakowa, Katowic i Wrocławia, o ile tak odległe góry w stosunku do własnych zapleczy (Tatry, Beskid Żywiecki, Sudety) będą stanowić atrakcyjny obszar wypoczynku (przewidywane skrócenie czasu jazdy z Krakowa wyniesie tylko 37 minut w stosunku do aktualnie 206 minut). Najbardziej lokalną dostępność poprawiłaby modernizacja drogi nr 867 (przez Cisną i Komańczę do Tylawy, gdzie łączyłaby się z trasą S19). Modernizacja takiej drogi mogłaby odnieść pozytywny skutek w aktywizacji turystycznej obszaru, stanowiąc doskonały kanał penetracji turystów w trakcie wycieczek jednodniowych. Natomiast w północnej części powiatu najważniejsze znaczenie ma modernizacja dróg 28 i 84, stanowiące główny kanał dostępu dla turystów z innych części Polski, w tym Warszawy.

POWIAT BRZOSZOWSKI

Z punktu widzenia dostępności zewnętrznej dla powiatu brzozowskiego najistotniejsza jest budowa polskiej autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S19/R4 na odcinku od Rzeszowa do Preszowa. Pewne znaczenie ma również budowa słowackiej trasy D1. Powiat brzozowski przylega zachodnią częścią do wariantowanej trasy Rzeszów–Preszów o standardzie dwujezdniowej drogi ekspresowej (wariant F). Daje to możliwość skorzystania z efektów wzmocnienia powiązań w tym południkowym korytarzu drogowym, zwłaszcza na obszarze słowackim, jak też zdyskontowanie bliższego położenia czasowego w stosunku do Rzeszowa. Po realizacji tej trasy, czas przejazdu z Brzozowa do Rzeszowa skróci się z obecnych 43 do 32 minut, a do Preszowa – ze 107 do 87 minut. W tym drugim przypadku daje to akceptowalny czas do wyjazdów krótkookresowych, np. weekendowych. Natomiast w przypadku zasięgu oddziaływania ani obecny, ani prognozowany czas nie jest zbyt uciążliwy na pokonanie tej trasy, ale może mieć znaczenie w warunkach porannego i popołudniowego wzrostu natężenia ruchu, sprzyjającego zatłoczeniu drogowemu (kongestii). Warto podkreślić, że z punktu widzenia rozwoju turystyki, budowa trasy S19 będzie miała znaczenie na osiągalność obiektów sakralnych w Bliznem i Haczowie, znajdujących się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

POWIAT JAROSŁAWSKI

Wariantowe symulacje pokazują, że powiat jarosławski dobrze dyskontuje położenie na wschodnim krańcu planowanej autostrady A4. Po jej realizacji, czas przejazdu do stolicy województwa, wydatnie skraca się dla ośrodków położonych na zachód. Przykładowo czas podróży samochodem z Krakowa zmniejsza się ze 183 do zaledwie 103 minut, a z Rzeszowa – z 45 do 35 minut. Powoduje to, że powiat staje się potencjalnie znacznie bardziej atrakcyjny i wraz z rozwojem bazy i atrakcji turystycznych, można byłoby spodziewać się zwiększonego popytu (obecna infrastruktura jest raczej skromna – poniżej 1 tys. zarejestrowanych miejsc noclegowych). W tej sytuacji bardziej realne wydają się

częstsze wycieczki jednodniowe ze strony mieszkańców Rzeszowa (odpłatność przejazdu autostradą może mieć tu jednak skutek odwrotny od zakładanego). Natomiast realizacja wariantowanej drogi ekspresowej Rzeszów–Preszów wpłynie korzystnie na dłuższe relacje w układzie południkowym, powodując wzrost potencjalnych ciężarów społeczno-gospodarczych z tamtego kierunku. W tym wariantcie czas przejazdu z Jarosławia do Preszowa skraca się ze 170 do 135 minut, a do Krosna – z 94 do 78 minut. Powiat skorzystałby również na ewentualnej liberalizacji polsko-ukraińskiego ruchu granicznego, co jest skutkiem relatywnie małej odległości od dużego (demograficznie) ośrodka lwowskiego.

POWIAT JASIELSKI

Powiat jasielski skorzysta wskutek budowy drogi ekspresowej Rzeszów–Preszów (wariant F), co daje lepsze powiązania z jednostkami administracyjnymi leżącymi na południe, już po stronie słowackiej (Svidník, Stropkov, Preszów). Pewne korzyści może przynieść także budowa drogi ekspresowej Tarnów–Nowy Sącz. Jednak największe korzyści w sensie poprawy dostępności przestrzennej daje budowa autostrady A4, dająca znacznie szybszy dojazd dla potencjalnych turystów ze strony Tarnowa i Krakowa. Dzięki tej inwestycji czas przejazdu ze stolicy Małopolski zmniejszy się z obecnych 118 do 101 minut, co nie jest wprawdzie bardzo dużą wartością, ale może mieć istotne psychologiczne znaczenie w zwiększaniu przyjazdów krótkookresowych (zwłaszcza weekendowych), budowy „drugich domów” itd. Dla poprawy tej relacji, także z Tarnowem, ważna w skali lokalnej byłaby m.in. budowa obejścia Pilzna (obecnie czas przejazdu z Tarnowa do Jasła wynosi 53 minuty).

POWIAT KROŚNIENSKI

Największe efekty rozbudowy sieci drogowych powiat uzyskuje w wariantcie F (droga ekspresowa o standardzie drogi dwujezdniowej z Rzeszowa do Preszowa w ciągu międzynarodowego korytarza E371). Droga ta przecina region z północy na południe, stwarzając lepszą dostępność i silniejsze powiązania ze Słowacją (zwłaszcza okresy Svidník, Stropkov, Preszów). Natomiast szybsze połączenie z Rzeszowem może skutkować bodźcami do rozwoju funkcji lotniskowych (czas przejazdu z Krosna do stolicy Podkarpacia zmniejszy się z 56 do 42 minut; może to mieć jeszcze większe znaczenie w warunkach kongestii drogowej). Ponadto skróceniu ulegnie czas przejazdu do Preszowa (z 92 do 74 minut). Z punktu widzenia dostępności zewnętrznej drugą co do ważności inwestycją dla powiatu krośnieńskiego jest słowacka autostrada D1. Warto również podkreślić, że znaczące efekty przyniesie realizacja autostrady A4. Dzięki tej inwestycji czas przejazdu z Krakowa do Krosna zmniejszy się ze 138 do 121 minut, co daje przesłanki do wnioskowania o zwiększeniu popytu z tego kierunku. Poprawę sieci drogowej w powiecie należy oceniać w kontekście dostępności i podaży atrakcji turystycznych, zwłaszcza tych największych, np. uzdrowisk Iwonicz-Zdrój i Rymanów-Zdrój oraz muzeum naftowego w Bóbrce.

POWIAT LESKI

Z punktu widzenia dostępności zewnętrznej dla powiatu leskiego istotne są wszystkie trzy główne szlaki drogowe powstałe w jego sąsiedztwie. Warunkiem wstępnym poprawy dostępności (tak w układach polskim i słowackim, jak też w relacjach europejskich) jest budowa równoleżnikowych autostrad – polskiej A4 i słowackiej D1 (w obu

przypadkach aż do granic z Ukrainą). Aby spowodowane tymi inwestycjami skrócenie czasów przejazdu mogło być zauważalne istotna jest budowa południkowej trasy S19/R4 w raz z odgałęzieniem z Krosna do Sanoka. Odgałęzienie takie zostało zapisane w nowej polskiej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjętej przez Rząd w grudniu 2011 r.

Powiat ma dość peryferyjne, południowo-wschodnie położenie w Polsce. Leży też w dużym oddaleniu od wariantu F (dwujezdniowa droga ekspresowa S19/R4/E371). Stąd też korzyści z powodu realizacji tej i innych inwestycji mogą być niewielkie. Z punktu widzenia dostępności przestrzennej i wzrostu podaży atrakcji turystycznych najistotniejsze wydaje się zmodernizowanie drogi wojewódzkiej nr 867 (przez Cisną i Komańczę do Tylawy, gdzie łączyłaby się z trasą S17), wraz z podniesieniem standardu połączenia ze Słowacją w okolicach miejscowości Palota i Radoszyce. Modernizacja takiej drogi przysłużyłaby się lepszej penetracji turystycznej dla osób korzystających z bazy noclegowej, znacznie lepiej rozwiniętej po stronie polskiej granicy. Z analiz wynika, że ulegnie skróceniu czas podróży z Krakowa do Leska z obecnych 189 do 170 minut (wariant K – droga ekspresowa Tarnów–Preszów), 157 minut (wariant F) oraz 151 minut (wariant F i dokończenie autostrady A4).

POWIAT LUBACZOWSKI

Sytuacja powiatu poprawia się przede wszystkim wraz z ukończeniem planowanej autostrady A4. Dzięki temu, zwiększająca się dostępność z kierunku zachodniego uprawdopodobnia wzrost popytu ze strony mieszkańców większych ośrodków położonych w południowej Polsce, zwłaszcza Rzeszowa i Krakowa. Czas przejazdu do Lubaczowa ze stolicy Podkarpacia zmniejsza się z 83 do zaledwie 35 minut, a ze stolicy Małopolski – z 221 do 106 minut. W pierwszym przypadku można spodziewać się wzrostu zainteresowania turystyką krótkookresową, w tym wycieczkami jednodniowymi, w drugim – bardziej dłuższymi czasowo pobytami o charakterze wypoczynkowym. Może mieć to znaczenie z punktu widzenia słabo zagospodarowanego turystycznie (poniżej 1 tys. miejsc noclegowych, głównie w Horyńcu-Zdroju, znikoma liczba agrogospodarstw), ale atrakcyjnego pod względem przyrodniczo-krajobrazowym regionu. Natomiast wariantowa południkowa trasa Rzeszów–Preszów (w standardzie dwujezdniowej drogi ekspresowej) nie oddziałuje bezpośrednio, ale przyczynia się do skrócenia relacji głównie przy dłuższych odległościach. Przykładowo czas przejazdu z Lubaczowa do Krosna w tym wariantcie zmniejsza się z obecnych 131 do 125 minut, a do Preszowa z 208 do 183 minut. To skrócenie czasu nie oznacza jednak odpowiednio większego zainteresowania turystycznego ze strony turystów słowackich ze względu na niewspółmiernie niską podaż atrakcji turystycznych w stosunku do pokonywanej odległości. Położenie powoduje, że powiat zyskałby na ewentualnej liberalizacji ruchu granicznego pomiędzy Polską a Ukrainą.

POWIAT PRZEMYSKI

Położony na wschodzie polski powiat przemyski będzie korzystał w największym stopniu na dokończeniu budowy równoleżnikowej autostrady A4, a w nieco mniejszym stopniu – południkowej dwujezdniowej trasy ekspresowej S19 (brany pod uwagę wariant F, Rzeszów–Preszów). W wyniku tej pierwszej inwestycji zostanie znacznie skrócony czas przejazdu z dużych miast południowej Polski. Przykładowo czas przejazdu z Krakowa do Przemysła zmniejszy się z obecnych 207 do 125 minut. Daje to podstawy

do wnioskowania o dużym prawdopodobieństwie wzrostu popytu, ale przeszkodą może się tu okazać zbyt słaba podaż atrakcji turystycznych. Z kolei południkowy fragment trasy S19 przyczyni się do poprawy powiązań ze Słowacją, ale większe zmiany byłyby widoczne, gdyby poważniejszej modernizacji uległa droga krajowa nr 28, łącząca Przemysł z tą trasą w kierunku południowym (przez Sanok do Krosna).

POWIAT PRZEWORSKI

Powiat przeworski skorzysta przede wszystkim na ukończeniu budowy autostrady A4. Dzięki temu znacznie polepszy się dostępność od strony zachodniej, powodujące potencjalnie zwiększone zainteresowanie mieszkańców, zwłaszcza większych aglomeracji Krakowa i Rzeszowa. W zależności od odległości, można byłoby spodziewać się zwiększonego napływu turystów w segmencie krótko- i średniookresowym. W przypadku Krakowa, czas przejazdu do Przeworska skraca się ze 171 do zaledwie 99 minut, a z Katowic – z 201 do 133 minut. Generalnie, popyt nie musi się jednak ujawnić w stopniu proporcjonalnym do skrócenia czasu podróży, bowiem ogólna podaż atrakcji turystycznych tego powiatu na tle innych nie jest zbyt duża. Ponadto wylotowa trasa z Rzeszowa w kierunku wschodnim mogłaby się przyczynić do zwiększenia atrakcyjności dla wycieczek jednodniowych, jakkolwiek to również nie jest pewne, gdyż obecny czas potrzebny na pokonanie tej odległości nie jest zbyt uciążliwy (35 minut; po realizacji autostrady A4 – 28 minut jazdy do stolicy powiatu przeworskiego). Natomiast analizowana w wariantcie F południkowa trasa Rzeszów–Preszów przyczynia się do skrócenia czasu podróży, zwłaszcza na dłuższych odległościach (Przeworsk–Krosno – zmniejszenie czasu podróży z 82 do 71 minut, Przeworsk–Preszów – ze 158 do 128 minut). Wzrasta zatem potencjalna więźba lub ciążenia grawitacyjne, zależne od czasu potrzebnego na pokonanie odległości, chociaż korzyści z tego powodu ze względu na słaby potencjał turystyczny powiatu nie będą zbyt wysokie.

POWIAT RZESZOWSKI

Powiat rzeszowski, wraz z miastem Rzeszów (na prawach powiatu), skorzystają w przypadku realizacji kilku wariantów drogowych. W kontekście makroregionalnym najbardziej zyskowna jest budowa autostrady A4, dająca znacznie lepsze powiązanie stolicy Podkarpacia z innymi dużymi ośrodkami miejskimi południowej Polski. W tym przypadku czas podróży z Krakowa zmniejszy się ze 137 do 86 minut, a z Tarnowa – z 73 do 58 minut. Daje to znacznie większe możliwości kształtowania się powiązań i przyczynia się do zwiększania popytu na usługi turystyczne świadczone w regionie. W drugiej kolejności istotna jest rozbudowa południkowej trasy S19 (do Preszowa), która zdecydowanie wzmacnia kształtowanie się więzi w polsko-słowackim obszarze transgranicznym oraz umożliwia swobodniejszą wymianę turystyczną. W wyniku tej inwestycji, czas przejazdu z Rzeszowa do Preszowa zmniejsza się z obecnych 134 do 100 minut, co stwarza szanse na intensyfikację nie tylko pobytów długookresowych, ale i krótkookresowych na znacznie większym obszarze, niż dotychczas. Warto też podkreślić, że wskutek realizacji tras A4 i S17, podaż atrakcji turystycznych dostępnych z Rzeszowa w izochronie 45-minutowej wzrośnie aż trzykrotnie, co skutkować może wzrostem zainteresowania jednodniową turystyką krajoznawczą przez mieszkańców tego miasta. Równocześnie zdecydowanie większych bodźców otrzymuje proces suburbanizacji rezydencjalnej i rozwój funkcji lotniskowych w okolicach stolicy Podkarpacia.

POWIAT SANOCKI

Powiat sanocki pośrednio zyskuje na wariancie F (droga ekspresowa w standardzie drogi dwujezdniowej z Rzeszowa do Preszowa). Jednak ze względu na nieco peryferyjne położenie, „twarde” zyski w postaci skrócenia czasu podróży nie są bardzo duże. Po oddaniu do użytku analizowanego odcinka trasy S19/E371, czas przejazdu samochodem z Sanoka do Rzeszowa zmniejsza się z 65 do 52 minut, a do Preszowa – ze 138 do 112 minut. Ponadto w tym wariancie niemal nie zmienia się podaż atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej (dla Sanoka wzrost jest niemal niezauważalny i wynosi zaledwie 1%). Natomiast większe efekty przynosi bardziej oddalona trasa autostradowa A4. Jej realizacja znacznie skróci przejazdy od strony zachodniej, powodując między innymi, że czas przejazdu z Krakowa do Sanoka skróci się z obecnych 176 do 144 minut, a z Tarnowa – ze 112 do 102 minut. Daje to zwiększone możliwości popytowe, bardziej realne w segmencie turystyki długookresowej, ale także w kontekście krótszych podróży krajoznawczych (zwłaszcza osób chcących zwiedzić Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku). Ponadto dodatkowym efektem rozbudowy równoleżnikowych tras drogowych na północ od powiatu jest nieznaczne zwiększenie podaży atrakcji turystycznych we wspomnianej izochronie 45-minutowej (o 7%). Dla powiatu niezwykle istotne jest odgałęzienie z Krosna do Sanoka, zapisane w nowej polskiej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjętej przez Rząd w grudniu 2011 r.

POWIAT STRYŻOWSKI

Powiat stryżowski zyskuje przede wszystkim na budowie trasy ekspresowej w wariancie F (Rzeszów–Preszów). Z punktu widzenia wpływu transportu na rozwój turystyki, w tym powiecie planowana trasa S19 w standardzie drogi dwujezdniowej ma dwojaki wpływ. Po pierwsze, ze względu na bliskość Rzeszowa, istnieje większe prawdopodobieństwo intensyfikacji suburbanizacji i towarzyszących jej funkcji lotniskowo-rekreacyjnych w postaci pierwszych i drugich domów (czynnik poprawy przyrodniczych warunków życia jest głównym bodźcem dla tych obu form osadnictwa), jak i wycieczek jednodniowych. Po drugie, lepsze skomunikowanie w kierunku południowym zwiększa prawdopodobieństwo większej wymiany turystycznej stałych mieszkańców, zamieszkujących obszar wzdłuż korytarza. Analizy pokazują, że w wariancie F czas podróży samochodem ze Stryżowa do Preszowa skraca się ze 118 do 93 minut. Istotny wpływ na dostępność czasowo-przestrzenną powiatu ma też budowa autostrady A4. W efekcie realizacji tej inwestycji, powiat powinien zyskiwać na wzroście popytu od strony zachodniej, w tym zwłaszcza aglomeracji Krakowa, ale ze względu na ogólnie słabą podaż atrakcji turystycznych w powiecie, jest to niestety raczej mało prawdopodobne.

3.4. KRAJ ŻYLIŃSKI

OKRES BYTČA

Z punktu widzenia dostępności zewnętrznej ważne są inwestycje po polskiej stronie granicy, w tym m.in. autostrada A1 oraz ewentualna droga ekspresowa S52 (Kraków–Bielsko-Biała). Istotne są także połączenia drogowe na kierunku czeskim. Ponadto największe znaczenie ma realizacja drogi szybkiego ruchu Żylinia–Bielsko-Biała, dzięki czemu obszar okresu Bytča uzyska znacznie lepsze możliwości skomunikowania

z Żyliny w kierunku północnym. Podobnie autostrada D1, zrealizowana zwłaszcza na odcinku Żyliná–Ružomberok daje lepsze połączenia z Małą Fatrą i Niżnymi Tatrami, a tym samym z atrakcyjnymi ośrodkami narciarskimi oraz aquaparkami (Bešeňová i Liptovský Mikuláš). Ukończenie całej trasy D1 powinno dawać dla okresu Bytča efekty synergiczne, związane z położeniem wzdłuż najważniejszego korytarza drogowego Słowacji. Analizy pokazują, że po realizacji wszystkich planowanych i wariantowanych w projekcie inwestycji drogowych, czas przejazdu ze stolicy okresu do miasta Liptovský Mikuláš zmniejszy się z obecnych 97 do zaledwie 47 minut, a do Krakowa – ze 163 do 112 minut.

OKRES ČADCA

W kontekście dostępności zewnętrznej powiat Čadca skorzysta w pierwszej kolejności na inwestycjach po stronie polskiej. Dotyczy to przede wszystkim drogi ekspresowej S69/R3 oraz proponowanego podniesienia standardu drogi Kraków–Bielsko-Biała do parametrów trasy ekspresowej. W poprawie dostępności dużą rolę odgrywają także inwestycje w „czeskim kanale dostępu”. Powiązania wewnątrz Słowacji są w tym wypadku relatywnie najlepsze (bliskość autostrady D1).

Okres Čadca ze względu na położenie najbardziej zyskuje na rozbudowie autostrady (po stronie słowackiej) i drogi ekspresowej (po stronie polskiej) Żyliná–Bielsko-Biała. Po pierwsze, skraca się czas dojazdu, zarówno od strony Bratysławy po stronie słowackiej, jak i Katowic po stronie polskiej, co powinno wpływać na zwiększone zainteresowanie turystów m.in. sportami zimowymi (ośrodek narciarski Oščadnica-Velká Rača). Symulacje wskazują, że po rozbudowie planowanej autostrady D3 skumulowana dostępność atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej zwiększa się o ponad 60%. Drugim elementem sprzyjającym rozwojowi regionu po oddaniu trasy D3 jest efekt synergii poprzez przygraniczne położenie, sprzyjające zarówno tworzeniu się naturalnej „bazy wypadowej”, jak i kontaktom ze strony polskiej nakierowanym na penetrację obszaru słowackiego. Natomiast dowiązanie systemu drogowego do autostrady D1 stworzy lepsze możliwości osiągalności regionu tatrzańskiego, ale nie będzie to możliwe bez dodatkowych rozwiązań.

Na poziomie lokalnym istotne znaczenie dla ośrodka narciarskiego Velká Rača ma dokończenie transgranicznej drogi Oščadnica–Vreščovka–Bór, która jest wybudowana po stronie słowackiej.

OKRES DOLNÝ KUBÍN

Dla okresu największe zyski w zakresie dostępności zewnętrznej wiążą się z oddaniem do użytku ekspresowej drogi R3 (Bańska Bystrzyca do granicy z Polską w Chyżnem i dalej do Krakowa – analizowany wariant E). W wyniku realizacji tej inwestycji, czas przejazdu do Dolnego Kubina ze stolicy Małopolski zmniejszy się z obecnych 107 do 83 minut, z Katowic – ze 135 do 110, a z Bańskiej Bystrzycy – z 76 do 51 minut, co znacząco podniesie atrakcyjność regionu dla turystyki krótkookresowej, np. świątecznej z tych obszarów koncentracji ludności. Drugą najważniejszą dużą inwestycją drogową pozostaje dla powiatu słowacka autostrada D1, zwłaszcza ukończenia jej na całej długości (aż do granicy z Ukrainą).

Bardzo interesujący dla rozwoju okresu jest również wariant J (Tvrdošín–Czarny Dunajec), który sytuuje Dolny Kubín na trasie tej obwodnicy regionu tatrzańskiego.

Daje to większe możliwości penetracji turystycznej dla osób podczas ich pobytu na terenie okresu, jak też większy zasięg oddziaływania obiektów tam zlokalizowanych, np. parku wodnego (Aquarelax Dolný Kubín) czy zabytków (Zamek Orawski). Natomiast inne wariantowe symulacje, takie jak np. G (Żyliną–Bielsko-Biała) czy I (Zakopane–Poprad) ze względu na położenie okresu nie mają już tak dużego znaczenia. Warto też podkreślić, że istniejące obwodnice w ciągu drogi ekspresowej R3 (Trstena, Oravský Podzámok) już wydatnie polepszają dostępność okresu.

OKRES KYSUCKÉ NOVÉ MESTO

Okres leży na trasie o znaczeniu europejskim E75, stąd też największe korzyści przynosi rozbudowa przewidziana w wariantcie G (dwujezdniowa droga z Bielska-Białej do Żyliny o wysokich parametrach ruchu). Daje to lepsze skomunikowanie ze stroną Polską i potencjałem Kotliny Żywieckiej oraz rejonu Wisły i Ustronia, jak też i lepszą dostępność ze strony polskiej w kierunku południowym. Okres skorzysta na inwestycjach po polskiej stronie granicy (m.in. A1, ewentualna S52 Kraków–Bielsko-Biała) oraz na słowackiej trasie D3. Ze względu na położenie i historyczne tradycje, Kysucké Nové Mesto jest predestynowane do wzmocnienia roli lokalnego ośrodka turystycznego, przy czym w stosunku do znacznie większej Żyliny po zbudowaniu planowanej autostrady D3 będzie miało przewagę w postaci wygodniejszego miejsca postoju na trasach typu Bratysława–Katowice. Ponadto dla okresu Kysucké Nové Mesto istotna jest rozbudowa w wariantcie H (ukończenie autostrady D1), która daje dobre skomunikowanie z regionem tatrzańskim. Symulacje pokazują, że po oddaniu do użytku tej inwestycji czas przejazdu na trasie Kysucké Nové Mesto–Liptovský Mikuláš zmniejszy się z obecnych 94 do zaledwie 61 minut.

OKRES LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ

Przyszłe zmiany dostępności okresu zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Kluczową rolę odgrywają tu polska droga ekspresowa S7 oraz słowacka autostrada D1. W okresie Liptovský Mikuláš poprawa dostępności przekracza w efekcie ukończenia budowy D1 wynosi 34%. Bardzo duży jest także wpływ ewentualnej budowy drogi S7/R3 (w pełnym przebiegu od Krakowa przez Chyżne, aż do Bańskiej Bystrzycy). Efekt tej inwestycji prawie dorównuje efektowi budowy D1 (ponad 33% poprawy dostępności). Zauważalne korzyści uwidaczniają się nawet wówczas, gdy budowa trasy S7 skończy się w Chyżnem (nie powstanie trasa R3 na Słowacji).

Symulowany rozwój inwestycji drogowych w otoczeniu regionalnym okresu wskazuje na dość znaczne ich oddziaływanie. Wynika to z jego położenia na obszarze współpracy polsko-słowackiej. We wszystkich analizowanych wariantach, następuje znaczne skrócenie czasów przejazdów, zwłaszcza ze stroną polską. Przykładowo w wariantcie J (droga obwodowa regionu tatrzańskiego), czas podróży samochodem do Nowego Targu skraca się z 90 do 75 minut, a w wariantcie E (droga ekspresowa z Bańskiej Bystrzycy na północ w kierunku granicy z Polską w Chyżnem i dalej na północ), do Krakowa z obecnych 138 do 105 minut. Daje to znacznie większe możliwości oddziaływania w sensie przyciągania turystów z wielkomiejskich obszarów zurbanizowanych, zwłaszcza w kontekście turystyki krótkookresowej, np. weekendowej. Najbardziej spektakularna w sensie poszerzenia zaplecza rynkowego byłaby realizacja wariantu I (droga ekspresowa z Zakopanego do autostrady D1 na wschód od miasta

Liptovský Mikuláš z tunelem pod Tatrami), dzięki której czas podróży z Zakopanego skróciłby się do zaledwie 38 minut, a z Krakowa – do 99 minut. Dodatkowe obliczenia pokazują, że wówczas w zasięgu izochrony jednogodzinnej od aquaparku Tatralandia liczba udzielonych noclegów w ciągu roku uległaby podwojeniu z obecnych 7 do 15 mln, co wynikałoby ze zbliżenia się czasowego polskich ośrodków turystycznych z Zakopanem na czele. Ten dosyć futurystyczny i raczej niemający szans na realizację projekt pokazuje jednak wymownie, jak duże są możliwości poszerzania zasięgu oddziaływania wskutek inwestycji o bardzo wysokich parametrach ruchu. Ponadto warto zwrócić uwagę, że dostępność atrakcji z miasta Liptovský Mikuláš w zasięgu izochrony 45-minutowej aż tak bardzo nie wzrasta w większości poszczególnych symulacji (maksymalnie do 129% w wariancie J w stosunku do stanu obecnego), gdyż wynika to z faktu istnienia autostrady D1, zapewniającej doskonały dojazd do znacznej części atrakcji, zlokalizowanych wzdłuż tej trasy. Silniejszy przyrost wiąże się natomiast z mocno futurystycznym wariantem I (wzrost dostępności atrakcji turystycznych do 173%), co wynika ze wspomnianego poszerzenia zasięgu oddziaływania na tereny polskich Tatr i Podhala. Podobnie sytuacja przedstawia się sytuacja dla kompleksu sportów zimowych Jasną, dla której wzrosły potencjału atrakcyjności w izochronie 45-minutowej zwiększają się w minimalnym stopniu (najwięcej w wariancie E – o 8%).

OKRES MARTIN

Okres Martin skorzysta na rozbudowie autostrady D1 oraz drogi szybkiego ruchu z Żyliny do Bielska-Białej. W tym pierwszym przypadku wydatnie skraca się czas przejazdu ze stolicy okresu, np. do miasta Liptovský Mikuláš (z 57 do 37 minut) lub do Popradu (z 88 do 69). Umożliwia to znacznie większy zasięg podróży turystycznych o charakterze weekendowym, zarówno z punktu widzenia turystów nocujących w Niżnych Tatrach, jak i w omawianym okresie Martin. Z kolei planowana trasa Żylina-Bielsko-Biała skraca czas przejazdu np. na odcinku Martin-Ošćadnica z 72 do 60 minut (a obie trasy, D1 i D3 – z 72 do 50 minut). W wyniku realizacji inwestycji drogowych w zasięgu izochrony 45-minutowej znajdzie się też znacznie więcej atrakcji (co najmniej 50% więcej, niż obecnie), co wpłynie korzystnie na możliwości rozwoju turystyki. Równie ważną inwestycją w układzie południkowym jest ciąg dróg ekspresowych S7/ R3, pod warunkiem jego realizacji przynajmniej do połączenia ze słowacką autostradą D1.

OKRES NÁMESTOVO

Przygraniczne położenie i pewne oddalenie okresu Námestovo od wariantowych przebiegów dróg sprawia, że przeprowadzone symulacje mają dosyć ograniczone oddziaływanie. Po oddaniu do użytkowania dróg ekspresowych Żylina-Bielsko-Biała (wariant G) oraz Bańska Bystrzyca-Kraków (E), czasy przejazdów z miasta Námestovo do innych ośrodków zmieniają się w umiarkowanie zadowalającym stopniu (np. do Krakowa z 89 do 76 minut). Większe efekty, w tym synergiczne wiążące się z oddziaływaniem spójnej sieci transportowej, byłyby widoczne po modernizacji łącznika pomiędzy wspomnianymi trasami szybkiego ruchu, tj. drogi nr 78 z miejscowości Oravský Podzámok, z przedłużeniem po polskiej stronie do Žywca (nr 945).

OKRES RUŽOMBEROK

Okres Ružomberok skorzysta przede wszystkim wyniku rozbudowy autostrady D1 (wariant H). Położenie na drodze tej klasy wzmacnia istotnie ogólną pozycję w systemie osadniczym. W oczywisty sposób zmniejszają się czasy dojazdu, np. z miasta Ružomberok do Żyliny do zaledwie 35 minut (z obecnych 67), a do Koszyc – do 96 minut (z obecnych 123). Sprawia to, że atrakcje turystyczne okresu są znacznie łatwiej osiągalne dla turystów zamieszkałych wzdłuż autostrady D1 (Żylina, Liptovský Mikuláš, Poprad), co ma wpływ np. na liczbę odwiedzin wsi Vlkolínec (Lista Światowego Dziedzictwa UNESCO). Jednak największe znaczenie będzie miało usytuowanie w okresie Ružomberok węzła łączącego autostradę D1 z południkową trasą E77 (w standardzie drogi ekspresowej), co da dodatkowe korzyści synergiczne.

OKRES TURČIANSKE TEPLICE

Okres Turčianske Teplice, położony na południowo-zachodnim krańcu słowacko-polskiego obszaru współpracy transgranicznej, poprawi swoją dostępność komunikacyjną w wyniku rozbudowy autostrady D1 (wariant H) oraz drogi szybkiego ruchu z Żyliny do Bielska-Białej (prawdopodobnie również w standardzie autostrady, wariant H). Jednak ze względu na pewne oddalenie od tych tras, korzyści pod względem skrócenia czasu podróży ujawniają się dopiero na dłuższych odległościach, np. do Bielska-Białej (ze 141 do 88 minut), czy do Koszyc (ze 183 do 128 minut). Poprawa dostępności ma znaczenie zwłaszcza w stosunku do dostępności uzdrowiska. Natomiast największe efekty poprawy dostępności, oprócz omawianych autostrad D1 i D3, da zamierzona modernizacja drogi nr 65/R3 (istnieje już kilka obwodnic w standardzie drogi ekspresowej, m.in. Horná Štubňa), a także nr 14 (lepsze powiązanie z Bańską Bystrzycą).

OKRES TVRDOŠÍN

Okres Tvrdošín skorzysta przede wszystkim na wariantcie E (droga ekspresowa Bańska Bystrzyca–Kraków). Wskutek poprawy parametrów ruchu, podróż z miejscowości Tvrdošín do Krakowa skraca się z obecnych 87 do 71 minut, a do Bańskiej Bystrzycy – z 97 do 67 minut. Oznacza to znacznie większą atrakcyjność ośrodków turystycznych na terenie okresu, w tym m.in. dolin w Zachodnich Tatrach (Juráňová, Tichá, Roháčska) oraz aquaparku Meander Park Oravice. Dla rozwoju turystyki krajoznawczej istotny jest też wariant J (droga obwodowa wokół regionu tatrzańskiego), pozwalająca łatwiej dotrzeć do okresu ze strony polskiej, jak i słowackiej. Podobnie efekty poprawy dostępności do atrakcji turystycznych okresu Tvrdošín z ośrodka Zuberec pokazują, że istotny jest w tym kontekście wariant obwodnicy tatrzańskiej (wzrost o 17%).

OKRES ŻYLINA

W kontekście dostępności zewnętrznej, okres najbardziej skorzysta na inwestycjach po stronie polskiej. Obok zakończenia budowy ciągu dróg ekspresowych S69 – R5, największe efekty w zakresie poprawy dostępności przynosi ewentualna trasa S52 z Krakowa do Bielska-Białej. Rola inwestycji po stronie słowackiej jest mała. Bliskość dużych aglomeracji Górnego Śląska i Krakowa oraz ich ciągle niedoskonałe skomunikowanie transportowe, powoduje, że poprawa dostępności ośrodków turystycznych w zachodniej części pogranicza polsko-słowackiego możliwa jest przede wszystkim w oparciu o inwestycje polskie.

Okres ten jest początkowym punktem branego pod uwagę wariantu rozbudowy trasy szybkiego ruchu do Bielska-Białej (G), stąd też najistotniejsze zyski wiążą się z powstaniem efektywnego połączenia pomiędzy dwoma dużymi ośrodkami Słowacji i Polski. Analizy pokazują, że czas przejazdu pomiędzy dwoma wymienionymi miastami zmniejszy się z obecnych 90 do zaledwie 60 minut. Taka odległość czasowa daje realne możliwości uzyskiwania efektów mnożnikowych i synergicznych, wynikających z możliwej współpracy gospodarczej (obydwa ośrodki już mają status miast partnerskich). Istotne są też zmiany w poszerzeniu izochrony dostępności drogowej z samej Żyliny dla nocujących tam turystów. Obliczenia pokazują, że po zbudowaniu trasy szybkiego ruchu w zasięgu 45 minut znajdzie się o 25% więcej atrakcji turystycznych, niż obecnie. Jeszcze większe efekty są związane z budową równoleżnikowej trasy D1 (w korytarzu Bratysława–Koszyce), w wyniku której analogiczny wskaźnik wzrośnie o 65% (łącznie obydwie trasy dają przyrost w wysokości 90%). Podobnie dzięki trasie D1, czas przejazdu z Żyliny do miasta Liptovský Mikuláš zmniejszy się z 83 do 48 minut. Niewątpliwie spowoduje to większe niż dotychczas zainteresowanie ze strony stałych mieszkańców Żyliny np. aquaparkami w miejscowościach Bešeňová i Liptovský Mikuláš, ale podobny efekt może być spodziewany ze strony nocujących tam turystów, dla których bariera czasowa przestanie być istotną w poszerzaniu zainteresowań na coraz bardziej odległe rejony. Na znaczeniu zyska nie tylko miasto, ale cały okres Żyliny, który ze względu na liczne atrakcje (zwłaszcza uzdrowiska Kunerad i Rajecké Teplice, zabytki starówki Żyliny oraz ośrodki narciarskie u północnych podnóży Małej Fatry, m.in. Vrátna), przyciągnie więcej turystów z odleglejszych miejsc. Ponadto warto zwrócić uwagę, że dla poprawy dostępności komunikacyjnej w skali lokalnej duże znaczenie będzie miała modernizacja drogi z Żyliny do Vratnej Doliny, a także Żyliny–Rajec w kierunku miasta Prievidza.

3.5. KRAJ PRESZOWSKI

OKRES BARDEJOV

Symulacje zmian dostępności zewnętrznej w efekcie dużych inwestycji drogowych wskazują, że dla okresu Bardejov największe znaczenie ma obecnie zrealizowanie w całości słowackiej autostrady D1. W drugiej kolejności istotna jest także budowa szlaku południkowego z Rzeszowa przez Barwinek do Koszyc (drogi ekspresowe S19/R4). Ponadto okres z całą pewnością byłby beneficjentem rozwoju komunikacji kolejowej na linii Tarnów–Preszów, a tym samym skorzystałby na budowie brakującego odcinka polskiej linii Kraków–Nowy Sącz. Ma to tym większe znaczenie, że wschodnia część pogranicza polsko-słowackiego jest w całości bardzo słabo dostępna w transporcie szybowym o wymiarze europejskim.

Okres Bardejov ma obecnie dosyć peryferyjne położenie. Największa poprawa wiązałyby się z uruchomieniem wariantu K (droga ekspresowa Tarnów–Preszów) lub F (Rzeszów–Koszyce), kiedy to odpowiednie trasy omijałyby go odpowiednio od zachodniej lub wschodniej strony. Wariantowe drogi poprawiłyby dostępność przestrzenną okresu głównie w układzie południkowym. W przypadku samego miasta Bardejov nastąpiłaby poprawa atrakcyjności poprzez lepszy dojazd do atrakcji turystycznych położonych wzdłuż tras, ale wymagałoby to doprowadzenia łączników (tj. przebudowy

istniejącej drogi nr 77 w celu uzyskania wyższych parametrów ruchu) z miasta w kierunku zachodnim (do miasta Plaveč) lub wschodnim (Svidník). Pierwszy z wariantów byłby szczególnie korzystny, gdyż dawałby lepsze skomunikowanie z regionem pieśnińskim, co dawać by mogło pożądane efekty synergii. Ponadto analizy pokazują, że na trasie Bardejov–Szczawnica-Zdrój czas przejazdu w wariantcie J (zmodernizowana w stosunku do obecnego szlaku droga obwodowa wokół Tatr i Pienin, na niektórych odcinkach dwujezdniowa), skróciłby się z obecnych 103 do 89 minut. Dla poprawy dostępności istotna byłaby również modernizacja drogi II/454 (Preszów–Bardejov oraz Zborov–Becherov–Konieczna).

OKRES HUMENNÉ

Okresowi Humenné największe korzyści w zakresie poprawy dostępności zewnętrznej przynosi budowa słowackiej autostrady D1 na pełnej długości (aż do granicy z Ukrainą). W drugiej kolejności okres ten ma szansę skorzystać na wariantcie F, tj. przebudowie szlaku S19/R4 (E371) do standardu dwujezdniowej drogi ekspresowej. Jednak pozytywne zmiany nie będą zbyt odczuwalne z powodu położenia w pewnej odległości od trasy. Po realizacji drogi dwujezdniowej (częściowo już zrealizowanej w postaci obwodnicy miasta Svidník), czas przejazdu samochodem na trasie Humenné–Rzeszów skróci się z obecnych 138 do 115 minut. Niewątpliwie, w związku ze wzrostem dostępności w skali makroregionalnej wzrośnie ogólna atrakcyjność turystyczna, jednak większe efekty byłyby możliwe wskutek modernizacji głównie równoleżnikowych dróg w kierunku zachodnim, łączących okres z Koszycami i Preszowem (drogi I/18 oraz I/79).

OKRES KEŹMAROK

Przyszłe zmiany dostępności okresu zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Kluczową rolę odgrywają tu autostrada D1 i polska droga ekspresowa S7. Bezspornie największe efekty przynosi ukończenie realizacji trasy D1. Duży jest także wpływ ewentualnej budowy drogi S7/R3 (w przypadku realizacji odgałęzienia do Zakopanego). Okres Kežmarok skorzysta dodatkowo z ewentualnej realizacji trasy ekspresowej Tarnów–Nowy Sącz–Preszów.

Największe korzyści dla okresu przynosi realizacja wariantu J (obwodowa trasa wokół Tatr, Podhala i Pienin o znacznie szybszych niż obecnie parametrach ruchu, przy czym na niektórych odcinkach byłaby ona dwujezdniowa). Włączenie subregionu do zasięgu oddziaływania tej trasy przyczyniłoby się do potencjalnie większego zainteresowania nie tylko turystyką pobytową (z racji na szybszy dojazd z ośrodków koncentracji ludności), ale i krajoznawczą w postaci przyjazdów turystów na jeden dzień (bez noclegu). Ze względu na położenie, dotyczyć mogłoby to zwłaszcza turystów z Polski, nocujących w rejonie Pienin. Warto zwrócić uwagę, że w wyniku modernizacji tej trasy, wzrost podaży atrakcji w miejscowości Červený Kláštor nie jest zbyt duży (rzędu kilku, maksymalnie 10% w izochronie 45-minutowej) i większe efekty wiązać by się musiały z poprawą lokalnej dostępności i usunięciu bariery Dunajca. Ponadto pewne znaczenie dla okresu ma rozbudowa zgodna z wariantem K (południkowa droga ekspresowa Preszów–Tarnów), jednak bardziej w kontekście penetracji ze strony turystów z odleglejszych miejsc źródłowych. Analizy pokazują, że w tym ostatnim przypadku czas podróży samochodem na trasie Preszów–Kežmarok skróci się z 63 do 51 minut.

OKRES LEVOČA

Okres Levoča ten ma obecnie dobre położenie komunikacyjne, związane z równoleżnikowym przebiegiem autostrady D1. Wariantowe rozbudowy dróg skutkować będą, w stosunku do stanu obecnego, poszerzeniem zasięgu oddziaływania dla potencjalnych turystów z odleglejszych miejsc kraju (Bratysława, Koszyce), ale potencjalne korzyści nie będą już duże. Przykładowo w wyniku ukończenia autostrady D1, czas przejazdu z Żyliny zmniejszy się z obecnych 132 do 79 minut.

W ujęciu transgranicznym i zewnętrznym dla okresu istotne są trasy południkowe, w tym zwłaszcza polska droga ekspresowa S7 (tylko w przypadku równoczesnej realizacji odgałęzienia do Zakopanego) oraz ewentualna droga ekspresowa Tarnów–Nowy Sącz–Preszów.

OKRES MEDZILABORCE

Okres Medzilaborce jest położony dość peryferyjnie. Dla okresu najważniejsza jest budowa słowackiej autostrady D1 w pełnej długości, aż do granicy z Ukrainą. Okres powinien także skorzystać na przebudowie szlaku S19/R4 (E371) do standardu drogi ekspresowej, jakkolwiek korzyści nie będą zbyt duże z powodu położenia w pewnej odległości od tego korytarza. Po realizacji tej inwestycji czas przejazdu samochodem z miasta Medzilaborce do Preszowa skróci się z obecnych 77 do 71 minut, a do Rzeszowa – ze 109 do 94 minut. Większe efekty dałoby z pewnością poprawienie parametrów techniczno-funkcjonalnych na drodze nr 575. Istotna jest też modernizacja połączenia drogowego ze stroną polską w okolicach miejscowości Palota/Radoszyce. Dostępność polepszyłoby również transgraniczne połączenie Čertižné–Czeremcha.

OKRES POPRAD

Przyszłe zmiany dostępności okresu zależne są od inwestycji po obu stronach granicy. Kluczową rolę odgrywają tu autostrada D1 i polska droga ekspresowa S7. Bezspornie największe efekty przynosi ukończenie realizacji trasy D1. W Popradzie spowodowana tym poprawa dostępności przekracza 34%, a w miejscowości Starý Smokovec sięga 27%. Duży jest także wpływ ewentualnej budowy drogi S7/R3 (w przypadku realizacji odgałęzienia do Zakopanego). Okres skorzysta dodatkowo z ewentualnej realizacji trasy ekspresowej Tarnów–Nowy Sącz–Preszów.

Okres Poprad leży dosyć blisko wariantowanych symulacji drogowych, jednak okazuje się mieć to nie zawsze duże znaczenie dla poprawy jego dostępności zewnętrznej. Spośród wariantów realnych do realizacji, najbardziej korzystny okazuje się wariant J (obwodnica regionu tatrzańskiego o wysokich parametrach ruchu), dzięki któremu dostępność atrakcji turystycznych w obrębie izochrony 45-minutowej z miasta Poprad wzrasta, ale zaledwie o 4%. Wynika to z faktu, że większość „wartościowych” atrakcji jest zlokalizowana w pobliżu tego ośrodka. Dopiero symulacja przeprowadzona na dosyć futurystycznym wariantcie I (droga ekspresowa z Zakopanego do autostrady D1 na wschód od miasta Liptovský Mikuláš z tunelem pod Tatrami) daje wzrost w wysokości 16%, ale taka wartość też nie jest zbyt spektakularna. Nieco inne i bardziej istotne zmiany zachodzą w zakresie skrócenia czasów przejazdu – ma to większe znaczenie na dłuższych trasach. Czas podróży do Popradu skraca się w przypadku następujących wybranych miast i wariantów: Krakowa (obecnie 129 minut, w wariantcie E do 121 minut, I – do 99 minut, J – do 115), Nowego Targu (obecnie 63 minuty, E i J – 62 minuty, I – 51

minut) oraz Koszyc (obecnie 96 minut, H – 72 minuty). W sumie wariantowe symulacje pokazują, że w przypadku Popradu istnieją dosyć duże możliwości zwiększania zasięgu oddziaływania i wzrostu popytu, ale na dalszych odległościach.

OKRES PRESZÓW

Okres najbardziej korzysta na ukończeniu autostrady D1. W układzie transgranicznym duże znaczenie mają także drogi ekspresowe Rzeszów–Preszów oraz Preszów–Tarnów. W wariantcie F czas przejazdu do Rzeszowa zmniejsza się z obecnych 134 do 100 minut. Podobnie wariant K skraca czas przejazdu do Tarnowa ze 149 do 113 minut. Daje to potencjalnie dużo większe możliwości rozwoju współpracy, w tym aktywizacji turystycznej. Na przeszkodzie może stanąć jednak stosunkowo słaby popyt, gdyż ani Rzeszów, ani Preszów i Koszyc nie stanowią dużych aglomeracji miejskich, tworzących duży popyt na usługi turystyczne. W stosunku do stanu obecnego, warianty rozwoju sieci drogowej pokazują znaczny wzrost podaży atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej (K – 40%, F – 32%). Dla poprawienia dostępności z Preszowa na wschód należałoby zmodernizować istniejące drogi, np. I/18, I/73 lub II/545 w kierunku miasta Bardejov.

OKRES SABINOV

Okres ten leży na trasie wariantowej trasy oznaczonej symbolem K (droga ekspresowa Preszów–Tarnów). Wariant ten mógłby spowodować zwiększone zainteresowanie turystów z kierunku północnego, chociaż ze względu na stosunkowo mniejszą podaż atrakcji turystycznych (na tle innych okresów), nie wydaje się to do końca pewne. Bardziej prawdopodobny byłby rozwój średnio- i długookresowej turystyki pobytowej, co byłoby bardzo pożądane z punktu widzenia ożywienia gospodarczego regionu Szarysz.

OKRES SNINA

Okres ma skrajnie peryferyjne, południowo-wschodnie położenie i korzyści z powodu rozbudowy dróg w skali regionalnej zasadniczo mogą być nieodczuwalne. W najbardziej zbliżonym (w sensie położenia geograficznego) wariantcie F (budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej Preszów–Rzeszów w ciągu międzynarodowego korytarza E371), stolica powiatu będzie znajdowała się w odległości 50 km w linii prostej od tego korytarza drogowego. Dlatego też nie ulegnie zmianie podaż atrakcji turystycznych w izochronie 45-minutowej, ani też znacząco nie poprawią się czasy przejazdów samochodem z innymi ośrodkami administracyjnymi okresów kraju preszowskiego.

OKRES STARÁ LUBOVŇA

Dla okresu Stará Lubovňa najbardziej korzystny jest wariant K (południkowa droga ekspresowa Preszów–Tarnów) oraz J (obwodowa trasa wokół Tatr, Podhala i Pienin o znacznie szybszych niż obecnie parametrach ruchu, na niektórych odcinkach dwujezdniowa). Pierwsza z wymienionych zapewnia lepszą dostępność i atrakcyjność turystyczną w skali regionalnej lub nawet krajowej, druga zaś pozwala na sprawną komunikację w skali lokalnej. W przypadku realizacji wariantu K, czas przejazdu z miejscowości Stará Lubovňa do Krakowa skraca się ze 122 do 100 minut, a do Preszowa – z 56 do 43 minut. Lepsza dostępność ma znaczenie dla rozwoju ośrodków, opartych np. o gorące źródła (Vyšné Ružbachy).

Z regionalnego punktu widzenia duże znaczenie dla poprawy dostępności miałyby powstanie nowego mostu na Popradzie między miejscowościami Mnišek nad Popradom i Piwniczna-Zdrój.

OKRES STROPKOV

Okres ten skorzysta przede wszystkim na wariantcie F (droga ekspresowa Preszów–Rzeszów), przy czym trasa ta omija region w niewielkiej odległości od zachodu (w sąsiadującym okresie Svidník). Korzystają na tym powiązania okresu z powiatami: krośnieńskim, stryżowskim i rzeszowskim. Przykładowo czasy przejazdu skracają się w relacjach miasta Stropkov w następujący sposób: z Krosnem z obecnych 55 do 48 minut oraz z Rzeszowem z 97 do 74 minut. Zmiany w okresie Stropkov należy rozpatrywać w szerszym kontekście aktywizacji peryferyjnego regionu wschodniej Słowacji. Z regionalnego punktu widzenia dostępność mogłaby zwiększyć modernizacja dróg I/15 (w kierunku miasta Vranov na Topľou oraz Svidník) oraz II/575 (kierunek Medzilaborce).

OKRES SVIDNÍK

Okres Svidník rozciąga się wzdłuż wariantowej trasy Preszów–Rzeszów (wariant F) i korzysta w tym przypadku na wzmocnieniu powiązań w kierunku północnym, już po polskiej stronie (powiaty krośnieński, stryżowski, rzeszowski), ale pełniejsze efekty synergiczne będą spodziewane po równoległym oddaniu do użytku polskiego odcinka drogi S19. Wówczas czas przejazdu na trasie Svidník–Rzeszów skróci się z obecnych 87 do 65 minut. Z punktu widzenia rozwoju turystyki modernizacja drogi ma duże znaczenie dla poprawy dostępności do zabytkowych obiektów architektury drewnianej, głównie kościołów zlokalizowanych w północnej części powiatu (przy granicy z Polską, m.in. Ladomirová). Dla zwiększenia dostępności w skali regionalnej znaczenie miałyby również modernizacja drogi I/77 w kierunku miasta Bardejov.

OKRES VRANOV NAD TOPĽOU

Okres ten, ze względu na położenie, w największym stopniu korzysta na wariantcie F (droga ekspresowa Preszów–Rzeszów), a następnie na K (podobna droga Preszów–Tarnów). W pierwszym przypadku wariantowa trasa przecina powiat na północy, przyczyniając się do znaczącej poprawy w kierunku północnym, ale na dłuższych odległościach. Na krótkich odcinkach korzyści są niewielkie np. czas podróży na trasie Vranov nad Topľou–Svidník skróciłby się tylko o 3 minuty, z obecnych 47 do 44 minut. Większe efekty byłyby spodziewane, gdyby modernizacji uległa droga nr 18. Natomiast na dłuższych odcinkach korzyści są znacznie większe (w wariantcie K czas przejazdu na trasie Vranov nad Topľou–Stará Ľubovňa zmniejsza się z 90 do 69 minut). Istotne znaczenie miałyby również modernizacja drogi I/18.

4.

DOBRE PRZYKŁADY ROZWOJU TRANSPORTU I TURYSTYKI

4.1. TATRZAŃSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA (TATRANSKÉ ELEKTRICKÉ ŽELEZNICE – TEŽ)

Szczególne znaczenie dla transportu publicznego w regionie Tatr mają linie Tatrzańskiej Kolei Elektrycznej nr 183 Poprad–Stary Smokovec i nr 184 Tatranská Lomnica–Stary Smokovec–Štrbské Pleso oraz linia kolei zębatej (OŽ) nr 182 Štrba–Štrbské Pleso. TEŽ łączy miasto Poprad (leżące na głównej trasie kolejowej Bratysława–Žylica–Koszyce) z najważniejszymi ośrodkami turystycznymi Wysokich Tatr (Stary Smokovec, Štrbské Pleso i Tatranská Lomnica). Kolej zębata przewozi podróżujących między stacją kolejową Štrba a Štrbské Pleso.

Kolej zębata została uruchomiona w 1896 r., linia kolejowa Poprad–Stary Smokovec w 1908 r., odcinek Stary Smokovec–Tatranská Lomnica w 1911 r., a odcinek Stary Smokovec–Štrbské Pleso w 1912 r. W 1913 r. spółka kolejowa uzyskała koncesję na budowę linii Štrbské Pleso–Podbanské i planowano przedłużenie tej kolei do miasta Liptovský Hrádok, następnie budowę bocznej linii do Popradzkiego Plesa oraz kolei Tatranská Lomnica–Tatranská Kotlina–Levoča. Realizację tych planów przerwała I wojna światowa (Kubáček 1999).

Ciekawym pomysłem na rozwiązanie problemu komunikacji w Wysokich Tatrach był projekt budowy kolejki typu Alweg. W 1959 r. rząd Czechosłowacji zlecił Ministerstwu Transportu przygotowanie studium perspektyw transportu w Wysokich Tatrach. Grupa architektów w połowie lat sześćdziesiątych wypracowała futurystyczny jak na ówczesne czasy projekt transportu w Wysokich Tatrach, realizowanego przez kolej jednoszynową typu Alweg (Krajčovič 2000). Projekt zakładał budowę czterech stacji (Poprad-Tatry, Stary Smokovec, Štrbské Pleso, Tatranská Lomnica), między którymi miały jeździć wagony na betonowych nośnikach z prędkością do 50 km/godz. Odcinek Poprad–Stary Smokovec miał mieć długość 11,3 km, a Štrbské Pleso–Tatranská Lomnica 19,5 km (Tůma 2000). Projekt miał być finansowany ze środków różnych firm, instytucji i osób prywatnych. Projekt jednak został przerwany przez Ministerstwo Transportu, a zebrane pieniądze zniknęły. Przed mistrzostwami świata w narciarstwie w 1970 r. zmodernizowano linię Tatrzańskiej Kolei Elektrycznej. Zakupiono nowe wagony i zmodernizowano niektóre stacje. W 2000 r. wprowadzono nowoczesne składy wagonów niskopodłogowych.

Na linii Poprad-Tatry–Stary Smokovec–Štrbské Pleso jest 15 stacji kolejowych, zaś na trasie Stary Smokovec–Tatranská Lomnica kolejnych 5 stacji. Na linii kolei zębatej są tylko trzy stacje. Obecnie na tych liniach kursuje 18 pociągów dziennie w obu kierunkach, większość w regularnych godzinnych interwałach. Połączenia kolei zębatej i TEŽ, w większości przypadków, są ze sobą skomunikowane. Do największych zalet TEŽ należą możliwość przewozu dużej liczby pasażerów i ekologiczny wymiar transportu.

4.2. KOLEJ DOKOŁA TATR

Idea kolei dookoła Tatr nie jest nowa i sięga czasów rozbioru austriackiego, gdy Franciszek Józef planował wybudować kolej na odcinku Tatranská Lomnica–Zakopane oraz nad Morskie Oko. W dwudziestoleciu międzywojennym intensywne prace projektowe nad tym tematem były prowadzone zarówno w Polsce jak i w Czechosłowacji. W 2006 r. w starostwie tatrzańskim odbyło się spotkanie na temat wznowienia idei sprzed stu lat, a 27.03.2010 r. burmistrz Zakopanego J. Majcher w wywiadzie dla Gazety Krakowskiej wspominał, że strona słowacka jest zdeterminowana, by na cel budowy linii kolejowej wokół Tatr zdobyć fundusze europejskie.

Władze Zakopanego widzą potrzebę przedłużenia tzw. elektryczki funkcjonującej po stronie słowackiej, również na polską stronę. Zadanie to nie wymagałoby budowy tunelu, a raczej okrążenia pasma Tatr Wysokich i Zachodnich linią kolejową i podłączenia tym samym powiatu tatrzańkiego do systemu kolei słowackich. Od strony wschodniej trasa kolejki biegłaby z miejscowości Tatranská Lomnica, przez Jurgów i Białkę Tatrzańską do Poronina i Zakopanego. Od strony zachodniej (w wariantcie maksymalnym) linia kolejowa miałaby przebieg: Liptovský Mikuláš–Zuberec–Oravice–Kościelisko. Wariant zachodni po polskiej stronie od Zakopanego, przez Kościelisko, Witów i Chochołów wzdłuż całego podnóża Tatr Zachodnich był przedstawiony ówczesnemu ministrowi kolei przez hrabiego Zamojskiego już w XIX w.

Niektórzy mieszkańcy Podhala są sceptyczni wobec pomysłu kolei dookoła Tatr, argumentując, że kolejka „wywiezie” turystów z Polski. Władze Zakopanego jednak kontrują, że turyści już dziś (szczególnie ci zmotoryzowani) mają możliwość swobodnego podróżowania zarówno po polskiej jak i słowackiej stronie Tatr, a kolejka stworzyłaby nowe możliwości i sama w sobie stałaby się atrakcją turystyczną.

Kolejka po polskiej stronie ma dużo zalet z punktu widzenia dostępności przestronnej oraz ochrony środowiska. Umożliwiłaby bowiem turystom noclegującym w polskich ośrodkach dotarcie do wielu miejsc, jak np. Dolina Kościeliska lub Chochołowska z wykorzystaniem mniej uciążliwego dla środowiska naturalnego transportu kolejowego, co ograniczyłoby ogromną emisję spalin na tych obsługiwanych przez samochody trasach. O ile po stronie zachodniej popyt na tego typu przedsięwzięcie byłby z pewnością niewielki, o tyle po stronie wschodniej odcinek Zakopane–Tatranská Lomnica jest na pewno wart realizacji. Przy powstaniu takiej trasy kolejowej można by pomyśleć o zamknięciu dla ruchu prywatnych samochodów przeciążonej drogi Oswalda Balcera z Bukowiny Tatrzańskiej do Łysej Polany. Tym samym zarówno wschodnia, jak i zachodnia część trasy kolejowej mogłyby przysłużyć się odciążeniu dróg i zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska.

4.3. HISTORYCZNA LEŚNA LINIA KOLEJOWA NOVÁ BYSTRICA–VYCHYLOVKA ORAZ KOLEJKA ORAVSKÁ LESNÁ

Jednym z najważniejszych zabytków przemysłowych będących turystyczną atrakcją jest historyczna leśna linia kolejowa łącząca regiony Kysuc oraz Orawy. Jest to jeden z dwóch zachowanych w Europie systemów z pętlą zwrotną. Założona w 1926 r. przez połączenie kolei leśnych zbudowanych w latach 1915–1918 na Kysucach (Oščadni-

ca–Vychylovka) i na Orawie (Lokca–Oravská Lesná). Po połączeniu powstało ponad 110 km tras, z których główny tor miał 61 km długości. Pozostałe fragmenty były zależne od potrzeb związanych z przewożeniem drewna. Użytkowanie tej linii zostało zakończone w 1971 r. Tor rozebrano za wyjątkiem 8-kilometrowego odcinka pomiędzy Vychylovką (na Kysucach) a Tanečnikiem (na Orawie), na którym znajduje się unikalny system pętli zwrotnej. W 1972 r. kolej była wpisana na listę narodowego dziedzictwa kulturowego. Kolej po stronie Kysuc jest atrakcją turystyczną już od kilkudziesięciu lat i stała się symbolem turystycznym regionu. Po stronie orawskiej służy turystom dopiero od 2008 r.

Odcinki po obu stronach prowadzą odrębne podmioty (po kysuckiej stronie – Kysuckie Muzeum w miejscowości Čadca, a po stronie orawskiej – Orawskie Muzeum Hviezdoslava). Wpływa to na niedostateczną koordynację, organizację i promocję. Po stronie orawskiej kolej funkcjonuje przez cały rok i można nią dotrzeć do przełęczy Beskyd. Po stronie kysuckiej sezon trwa od maja do października, a przebudowa toru została wstrzymana z powodu licznych osuwisk. Oczekuje się połączenia tych linii, które może nastąpić z końcem roku 2012 lub w roku 2013. Linia kolejowa, zwłaszcza po połączeniu regionów Kysuce i Orawa, będzie unikatową atrakcją turystyczną pogranicza polsko-słowackiego.

4.4. BIESZCZADZKA KOLEJKA LEŚNA

Historia Bieszczadzkiej Kolei Leśnej (BKL) rozpoczęła się w 1898 r., kiedy otwarto linię o długości ok. 24 km z Nowego Łupkowa do Majdanu w pobliżu Cisnej. Oddana wcześniej do użytku Pierwsza Węgiersko-Galiczyjska Kolej Żelazna (1872 r.) o normalnym rozstawie torów umożliwiała eksport drewna na odległe rynki Węgier i Austrii. Właśnie w Łupkowie znajdował się główny plac przeładunkowy drewna z wagoników kolejki wąskotorowej na wagony kolei normalnotorowej.

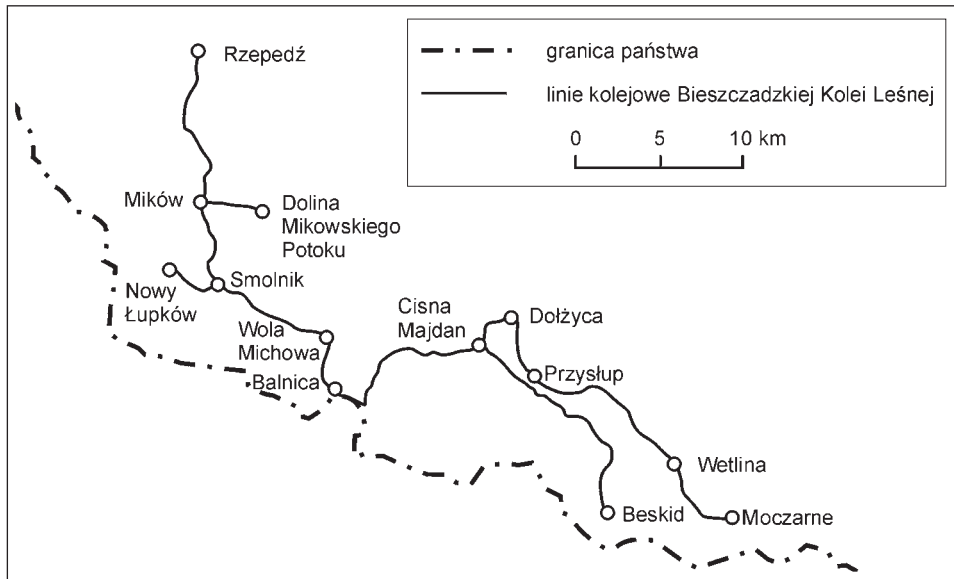
Ożywienie gospodarcze związane z eksploatacją lasów spowodowało dalszy rozwój sieci kolej wąskotorowej. Przed pierwszą wojną światową wybudowano jeszcze kilka odcinków m.in. Majdan–Kalnica (16,1 km), Ustrzyki Górne–Sokoliki Górskie wraz z odgałęzieniami do tartaków (prawie 40 km), Beniowa–Potasznia (6,6 km). Przed pierwszą wojną światową ruch na trasie Nowy Łupków–Cisna odbywał się w godzinach 6.00–20.00 według ustalonego rozkładu jazdy (kursowały dwie pary pociągów towarowo-osobowych i pięć towarowych). Czas przejazdu wynosił prawie 2 godziny (Rygiel 2011).

Podczas pierwszej wojny światowej kolejka służyła głównie jako kolej polowa dla wojsk austriackich, a później rosyjskich. Podczas działań wojennych zniszczono część infrastruktury m.in. mosty, przepusty, tabor kolejowy. Po zakończeniu I wojny światowej nastąpiło ożywienie gospodarcze związane z odbudową niepodległej Polski. Dużemu zapotrzebowaniu na drewno towarzyszyła rozbudowa sieci kolejek wąskotorowych m.in. w Bieszczadach. Powstały nowe odcinki sieci kolejowej m.in. Rzepedź–Smolnik (15 km) z odgałęzieniem do Mikowa (2 km), Komańcza Letnisko–Karnaflowy Łaz (7,5 km) oraz odgałęzienie linii Nowy Łupków–Kalnica do Roztok Górnych (5 km).

W okresie drugiej wojny światowej sieć kolei wąskotorowej w Bieszczadach eksploatowali Niemcy, dostosowując ją do potrzeb wojskowych. Działania wojenne i dywer-

syjne oddziałów partyzanckich przyniosły ogromne zniszczenia (m.in. zdemontowano tory, a szyny służyły do budowy schronów). Dewastacja infrastruktury kolejowej miała miejsce również po zakończeniu drugiej wojny światowej i była związana z działalnością Ukraińskiej Powstańczej Armii.

Po wojnie zarząd nad BKL przejęły Lasy Państwowe. Odbudowa zniszczonej infrastruktury była związana z decyzją o budowie w Rzepedzi dużego kombinatu przerobu drewna. Ponadto powstało przedłużenie linii kolejki do Moczarnego (5 km). Łączna maksymalna długość sieci BKL (wraz z odgałęzieniami) wynosiła ok. 130 km (bez bocznic) (ryc. 15).



Ryc. 15. Maksymalny zasięg wąskotorowej sieci Bieszczadzkiej Kolei Leśnej

Źródło: Ciechański 2012.

Upadek głównego odbiorcy drewna oraz rozwój drogowych przewozów towarowych spowodował zmianę kierunku wywozu drewna i powolny upadek kolejki bieszczadzkiej. W pierwszej połowie 1994 r. uruchomiono przewozy osób na trasie Majdan–Wetlina (do końca roku przewieziono ok. 14 tys. pasażerów), a pod koniec tego samego roku zaprzestano transportu drewna. Wywołało to dyskusję nad dalszym losem kolejki wpisanej do rejestru zabytków ówczesnego województwa krośnieńskiego. W 1996 r. została założona Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej.

Najbogatszą tradycję ma funkcjonujący do dziś odcinek Łupków–Majdan, znany obecnie jako Bieszczadzka Kolejka Leśna. Staraniem Fundacji pod koniec lat 90. dokonano remontu odcinka Majdan–Przystup, wyremontowano istniejący tabor kolejowy oraz zakupiono lokomotywę spalinową. W roku 1997 przewieziono ok. 23 tys. pasażerów. Dzięki środkom finansowym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego możliwe było: wykonanie remontu budynku stacji, modernizacja i zakup taboru kolejowego, modernizacja torowiska (Wola Michowa–Smolnik). Projekt pod nazwą

„Restauracja, modernizacja i rozbudowa obiektów stacyjnych oraz torowisk i taboru Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej w Majdanie” realizowany jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2013 (oś priorytetowa 6. „Turystyka i kultura”). Całkowita wartość projektu wynosi 1 756 413,58 zł, w tym dofinansowanie z EFRR 690 710,00 zł.

O ciągle rosnącej popularności Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej świadczy liczba przewiezionych turystów: od 32 tys. osób w 2001 r. do 68 tys. w 2010 r. Kolejka znalazła się również wśród laureatów konkursu na najlepszy produkt turystyczny Podkarpacia organizowanego przez Polską Organizację Turystyczną (2011 r.). Ciekawą promocją Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej są organizowane cyklicznie biegi narciarskie „Od Niedźwiedzia aż do Kija”, których trasa wiedzie torowiskiem kolejki. Bieszczadzka Kolej Leśna stanowi przykład wykorzystania istniejącej infrastruktury do zwiększenia ruchu turystycznego i wykreowania nowego produktu turystycznego.

4.5. SYSTEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO W ZAKOPANEM (BUSY)

Przemiany ustrojowo-gospodarcze doprowadziły do reorganizacji i prywatyzacji oraz likwidacji wielu oddziałów Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS). Problemy dawnego państwowego przewoźnika-monopolisty wykorzystali prywatni przedsiębiorcy oferując usługi przewozowe, przede wszystkim krótkodystansowe, obsługujące lokalne społeczności. W przypadku Zakopanego obsługują one również turystów, przede wszystkim w sezonie letnim, zapewniając komunikację z centrum miasta do początków szlaków turystycznych (latem) i do wyciągów i tras narciarskich (zimą).

Dynamiczny rozwój prywatnej komunikacji zbiorowej jest dobrym przykładem oddolnych inicjatyw wpływających na lokalny rozwój gospodarczy. Prywatny system transportowy oparty na małych pojazdach (typu „bus”) lepiej sprawdza się niż transport autobusowy (duże, nieekonomiczne pojazdy).

Wady i zalety transportu busowego w Zakopanem:

- dobrze rozbudowana sieć połączeń pozwala na dowolne zaplanowanie wycieczki górskiej bez konieczności powrotu w miejsce rozpoczęcia wędrówki. Takiej możliwości nie daje poruszanie się własnym samochodem, co jest dodatkowo uciążliwe w szczycie sezonu turystycznego. Busesy zapewniają dobre połączenia nie tylko między atrakcjami turystycznymi, ale również między miejscowościami leżącymi u podnóża Tatr, jak również w obrębie Zakopanego;
- elastyczność działania systemu transportowego. Ma to swoje zalety i wady. Częstym zjawiskiem jest zmiana trasy busa (np. jeśli większość osób chce jechać inną drogą): dla pewnej grupy jest to niewątpliwą zaletą, ale dla osoby czekającej na przystanku na tego właśnie busa, jest to oczywistą wadą;
- duża częstotliwość kursowania busów, szczególnie do najbardziej popularnych miejsc. Istotną część obsługiwanych tras to kursy sezonowe (np. do Kuźnic, Palenicy Białczańskiej, Łysej Polany, Doliny Chochołowskiej). Poza sezonem częstotliwość kursowania busów zmniejsza się;
- problemem pozostaje kursowanie busów według ustalonego rozkładu jazdy. Teoretycznie obowiązuje rozkład jazdy, ale często w praktyce okazuje się, że bus odjeżdża

wtedy, kiedy wszystkie miejsca są zajęte. W sezonie może nie mieć to żadnego znaczenia, ale poza głównym sezonem turystycznym może okazać się to dosyć kłopotliwe ze względu na czas oczekiwania;

- akceptowalna cena oferowanych usług, dzięki m.in. dużej konkurencji na rynku przewozów lokalnych;
- pewnym mankamentem pozostaje jakość oferowanych usług (szczególnie stosunek jakości usług do ich ceny).

Mimo wspomnianych wad funkcjonujący system transportowy należy uznać za bardzo dobry, pozwalający dotrzeć w każde miejsce u podnóża Tatr. Należy też zauważyć rozwój nowych inicjatyw związanych z usługami transportowymi. W sezonie zimowym na terenie gminy Białka Tatrzańska funkcjonują bezpłatne skibusy. Kursują one między poszczególnymi wyciągami, a finansowane są przez ośrodki narciarskie. Wzbudza to protesty regularnych przewoźników, dla których skibusy są poważną konkurencją. Rozwój usług transportowych, skierowanych na potrzeby turystów, dotyczy już nie tylko polskiej części Tatr, ale wykracza poza granice kraju. Polski przewoźnik STRAMA uruchomił połączenia autobusowe między Zakopanem a Popradem (w letnim i zimowym sezonie turystycznym) oraz na odcinku Zakopane–Liptovský Mikuláš (tylko w sezonie letnim). Po stronie słowackiej usługi transportowe skierowane na obsługę turystów oparte są na transporcie kolejowym. Nie funkcjonuje tam tak dobrze rozbudowany system transportu busowego, jak po stronie polskiej.

4.6. TRANSPORT LOTNICZY I USŁUGI TRANSFEROWE

Przelot samolotem do miejscowości wypoczynkowej ma wiele zalet, do których z pewnością można zaliczyć oszczędność czasu oraz wygodę podróżowania. Wygoda rośnie wówczas, gdy podróżny może liczyć na komfortowy przejazd z portu lotniczego do miejsca docelowego. Przykładem takiej praktyki jest dojazd transferem z portu lotniczego w Genewie busem do miejscowości alpejskich, takich jak Chamonix, Morzine, Les Gets lub Avoriaz.

W Polsce do niedawna problemem był fakt, iż w stolicy Polskich Tatr – Zakopanem – nie ma i z pewnością nie będzie lotniska, a położone w niedalekiej odległości lotnisko w Popradzie nie posiadało w ofercie połączeń z Polską. Od 8 grudnia 2012 r. sytuacja zmieniła się po uruchomieniu przez spółkę Eurolot regularnych połączeń pomiędzy Gdańskiem, Warszawą i Popradem. Od stycznia 2012 r. funkcjonują na tej trasie dwa loty tygodniowo: w czwartek oraz w niedzielę (od połowy kwietnia – w piątek i w niedzielę). Liczba miejsc w samolocie wynosi 46–48, a podróż z Gdańska do Popradu z międzylądowaniem w Warszawie trwa 2 godz. 45 min. (z Warszawy 1 godz. 20 min.).

Dla wygody podróżujących została również uruchomiona usługa transferu z portu lotniczego w Popradzie do Zakopanego i z Zakopanego do lotniska w Popradzie. Godziny przejazdu są skoordynowane z rozkładem lotów, dzięki czemu pasażerowie mogą dostać się również na polską stronę Tatr. Sprzedaż biletów na przejazd z i na lotnisko funkcjonuje za pośrednictwem Contact Center, a cena przejazdu wynosi 40 zł/os. w jedną stronę (w przypadku zakupu biletu na przejazd z wyprzedzeniem). W miarę dostępności wolnych miejsc możliwy jest również zakup biletów u kierowcy za 70 zł/os. w jedną stronę. Przewoźnik informuje, że bus jest podstawiony tylko w przypadku po-

twierdzonych rezerwacji na dany przejazd, dlatego zachęca do wcześniejszego zakupu biletów za pośrednictwem strony internetowej lub Contact Center.

Podobna możliwość transferu pasażerów do miejscowości turystycznych (w tym do Zakopanego) istnieje również z portu lotniczego Balice w Krakowie. Linie lotnicze Eurolot we współpracy z firmą przewoźową Via Vistula uruchomiły zimą 2011/2012 usługę transferu pomiędzy portem lotniczym Kraków-Balice a Zakopanem i innymi miejscowościami na Podhalu (m.in. Rabką, Nowym Targiem i Bukowiną Tatrzańską). Przewóz pasażerów odbywa się w systemie „od drzwi do drzwi”. System ten funkcjonuje w ten sposób, że za 69 zł od osoby (przy przejazdach grupowych cena jest odpowiednio obniżona) zamówiony pojazd zabiera pasażerów z parkingu przed lotniskiem Kraków-Balice i dowozi pod wskazany adres. Analogiczna sytuacja ma miejsce w drodze do portu lotniczego. Przejazdy obsługiwane są przez komfortowe busy, którymi można przewieźć narty, wózki dziecięce, a nawet rowery oraz skorzystać z bezprzewodowej sieci Wi-Fi.

4.7. „TRANSPORT NA ZAWOŁANIE”, ALE DOSTĘPNY CENOWO

Transport „na zawołanie”, a raczej „na telefon” jest coraz częściej stosowanym rozwiązaniem w wielu krajach Europy Zachodniej. Jego zaletą jest przede wszystkim obsługa klientów z odległych obszarów, którzy mieszkają lub nocują zbyt daleko od regularnych przystanków linii transportu publicznego, lub też obsługa turystów (dowożenie do miejsc noclegowych) w późnych godzinach wieczornych lub w porze nocnej, gdy linie regularne już nie funkcjonują lub funkcjonują w dłuższych odstępach czasu. Tym samym transport „na telefon” stanowi swoistego rodzaju pomost między tradycyjnym transportem publicznym, a taksówką. Rozwiązanie to może być stosowane również w tych miejscach, które jak dotąd są obsługiwane przez tradycyjny transport publiczny, ale liczba pasażerów jest niewystarczająca, aby funkcjonowanie linii było opłacalne ekonomicznie. Przykładowo w liczącym 30 tys. mieszkańców niemieckim Heinsbergu klienci dzwonią do *call centre* z prośbą o „podstawienie” autobusu najpóźniej pół godziny przed planowanym wyjściem z domu, a po wyjściu z domu o określonej godzinie bus czeka na nich przed wejściem lub nieopodal na najbliższym przystanku.

Nic nie stoi na przeszkodzie, aby tego typu rozwiązanie było możliwe również na Podhalu lub w Bieszczadach, gdzie turyści często schodzą ze szlaku o godzinie, o której ostatni regularny autobus lub minibus już odjechał. Turysta, zazwyczaj wyposażony w telefon komórkowy, zamawiałby busa na konkretny przystanek. Tego typu usługa mogłaby funkcjonować zamiast ostatnich, wynikających z rozkładu jazdy linii autobusowych oraz służyć nie tylko turystom, ale również mieszkańcom odległych miejscowości. Transport na telefon jest rozwiązaniem, które wypełnia lukę pomiędzy transportem publicznym, a transportem prywatnym. Koszty operacyjne takiego rozwiązania to koszt utrzymania (zakupu) busa oraz koszty wynagrodzenia osoby pracującej w *call centre*. Do tego dochodzą jeszcze koszty marketingowe, niezbędne w celu poinformowania lokalnej społeczności oraz turystów o możliwościach jakie oferuje „bus na telefon”. Warto zaznaczyć, że w celu ograniczenia kosztów funkcjonowania przedsięwzięcia, *call centre* może być wykorzystywane w wielu innych celach, nie tylko dla „transportu na telefon”. Ważne jest również szybkie dostosowywanie

się do zmieniających się potrzeb klientów, a także elastyczny dobór tras i obszaru funkcjonowania.

Transport na zawołanie jest z powodzeniem stosowany w wielu rejonach turystycznych, np. w Szwajcarii, gdzie od 1995 r. funkcjonuje PubliCar, z początku jako projekt pilotażowy, dziś z powodzeniem działający w 32 obszarach całego kraju. W Szwajcarii średnio około 20–30 tys. pasażerów rocznie jest obsługiwanych przez ten system. Pasażerowie płacą niewielką, jak na szwajcarskie warunki, opłatę wynoszącą ok. 2 euro, co zazwyczaj jest porównywalne z kosztem biletu w tradycyjnym transporcie publicznym.

4.8. TRÓJSTYK – PUNKT STYKU GRANIC POLSKI, SŁOWACJI I CZECH

Przed podziałem Czechosłowacji obszar dzisiejszego Trójstyku nie stanowił atrakcji turystycznej. Dopiero pojawienie się na arenie międzynarodowej dwóch odrębnych organizmów państwowych tj. Słowacji i Czech stało się impulsem do wspólnej promocji tego obszaru. Trójstyk położony jest na obszarze trzech gmin (Istebna, Čierne, Hrčava) w dolinie niewielkiego potoku, pośrodku jego nurtu. W miejscu tym wybudowano kamienny obelisk dokładnie wyznaczający punkt zbiegu granic. Stanowi on środek okręgu opisanego na wierzchołkach trójkąta równoramiennego. W wierzchołkach trójkąta ustawiono trzy monolity granitowe o wysokości 240 cm, każdy w innym państwie, do których w czasie budowy włożono zamknięte w metalowych tulejach dokumenty pamiątkowe dokumenty, ówczesne gazety i monety. Wypromowanie nowego produktu turystycznego wzbogaciło dotychczasową ofertę turystyczną tego regionu transgranicznego.

W 2004 r., jako inicjatywa oddolna, powstał Program Rozwoju Trójstyku, który zrzesza jednostki samorządowe, związki gmin i stowarzyszenia z trzech krajów. W Polsce są to: gmina Istebna, powiat cieszyński, Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej „Olza”, na Słowacji jest to tzw. Trójkąt Kysucki (*Kysucký triangel*; obec Čierne, obec Skalité i obec Svrčinovec), natomiast partnerem po stronie czeskiej jest Związek Gmin Jablunkowskich SOJ Jablunkov (obec Hrčava i obec Bukovec).

Podjęta współpraca przynosi wymierne efekty. W ramach Programu INTERREG IIIA Polska–Republika Słowacka 2004–2006 oraz Funduszu Mikroprojektów POWT 2007–2013 Republika Czeska–Rzeczpospolita Polska (za pośrednictwem Euroregionu Śląsk Cieszyński–Těšínské Slezsko) wybudowano podstawową infrastrukturę drogową. W ramach Programu Rozwoju Trójstyku realizowane są projekty infrastruktury komunikacyjnej w postaci modernizacji dróg lokalnych, np. modernizacja dróg Polana–Korbasy–Łupienie prowadzących do turystycznego przejścia granicznego Jaworzynka–Hrčava oraz dróg Jaworzynka Duraje–Czadeczka prowadzących do przejścia turystycznego Jaworzynka–Čierne, a także budowa brakującego odcinka drogi, łączącego Polskę ze Słowacją (Jaworzynka Czadeczka–granica państwa) i modernizacja drogi powiatowej Jaworzynka Krzyżowa–Jaworzynka Trzycetek. Ponadto realizowanych jest dużo projektów komplementarnych po stronie krajów sąsiadujących. W Czechach należą do nich: modernizacja drogi Hrčava–Bukovec prowadzącej do turystycznego przejścia granicznego Jaworzynka–Hrčava, a także modernizacja drogi Hrčava–Čierne. Po stronie słowackiej modernizuje się drogi: Hrčava–Čierne, a także Čierne–Jaworzynka

Czadeczka. Ważna jest również budowa brakującego odcinka drogi łączącego Słowację z Polską (Čierne–Jaworzynka Czadeczka).

Ponadto realizowane są inwestycje w infrastrukturę turystyczną m.in. ścieżki dla pieszych, trasy *nordic walking*, ścieżki rowerowe, ścieżka dla niepełnosprawnych, zadaszona wiata, drewniany most nad potokiem itp. Jako element promocji wspólnie wydano jedną mapę w wersji angielsko-czesko-polskiej (a nie jak dotąd trzy różne mapy pogranicza polsko-czesko-słowackiego) zawierającą również opisy atrakcji, tras oraz imprez. Ponadto na obszarze trójstyku istnieją łatwiejsze i trudniejsze trasy dla amatorów kolarstwa. Do łatwiejszych, typowo trekkingowych tras, należy trasa „Rowerem na trójstyk trzech granic” o długości 25 km. Dłuższa, bo aż 40 km trasa jest znacznie trudniejsza. Została nazwana „Wokół trójstyku śladami Garego Fishera” i jest to wersja MTB, czyli wariant dla bardziej wymagających kolarzy, którzy poza doznaniem estetycznymi (piękne widoki w okolicy Trójstyku) lubią adrenalinę związaną z jazdą na rowerze górskim.

Obszar trójstyku promuje się w oryginalny sposób zachęcając do odwiedzenia jednocześnie trzech państw: „Polecamy oryginalną wycieczkę przez trzy państwa, połączoną z degustacją czeskiego, polskiego i słowackiego piwa, trzema walutami w portfelu i trzema różnymi językami wraz z przenikającą się nawzajem gorolską gwarą”. Trójstyk jest szeroko promowany, również na arenie międzynarodowej. Przykładem jest warsztat współorganizowany przez Biuro Regionalne Województwa Śląskiego w Brukseli, podejmujący tematykę współpracy makroregionalnej, w czasie którego przedstawiono przykład realizowanej z sukcesem współpracy na polsko-czesko-słowackim trójstyku. Informacje na temat trójstyku są dostępne na trzech stronach internetowych www.trojstyk.pl www.trojmezi.eu oraz www.trojmedzie.sk.

5.

PODSUMOWANIE

Jak wspomniano na wstępie niniejsza książka ma przede wszystkim aspekt praktyczny i przedstawia w układzie powiatów, i okresów potencjalne korzyści płynące z realizacji wybranych inwestycji drogowych.

Dostępność transportowa jest istotnym czynnikiem wpływającym na kształtowanie się turystyki. Okazuje się ona decydująca dla jej zróżnicowania i konkurencyjności. Wykorzystanie wiedzy dotyczącej aktualnej dostępności (w różnych skalach przestrzennych), a także dotyczącej różnych środków transportu powinno być impulsem do dalszego planowania rozwoju turystyki, a tym samym rozwoju społeczno-gospodarczego regionów. Umiejętne wykorzystanie tej wiedzy może przyczynić się do unikania błędnych decyzji oraz jednocześnie do podejmowania najlepszych z możliwych rozwiązań. Oczywiście przygotowane opracowania nie stanowią kompletnej wiedzy na przedstawiany temat, ani nie dają gotowych rozwiązań. Należy podkreślić, że wyniki przeznaczone do zastosowania do poszczególnych rozwiązań powinny też być dodatkowo interpretowane, a nawet mogą wymagać dodatkowych badań.

Reasumując, działania w szeroko rozumianym sektorze transportu wpływają na rozwój transgranicznych regionów turystycznych (takich jak pogranicze polsko-słowackie) poprzez:

- kształtowanie dostępności zewnętrznej do całego regionu i jego głównych ośrodków (w tym kształtowanie struktury gałęziowej transportu obsługującego region), co warunkuje wielkość potoków ruchu turystycznego zagranicznego oraz krajowego dalekobieżnego;
- kształtowanie profilu poszczególnych ośrodków w kontekście obsługi krótko- lub długookresowego ruchu turystycznego;
- odciążanie szlaków drogowych, na których tworzą się zatory drogowe (wąskie gardła) będące ograniczeniem dla rozwoju turystyki;
- stymulowanie koncentracji lub dekoncentracji ruchu turystycznego na określonych obszarach (np. w celu ograniczenia narastającej presji turystycznej na środowisko naturalne);
- poprawę jakości infrastruktury drogowej (w tym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego) i transportu publicznego, co może warunkować likwidację faktycznych i/lub mentalnych (percepcyjnych) barier w pozyskiwaniu nowego ruchu turystycznego;
- kreowanie transportowych atrakcji turystycznych (zwłaszcza w kolejnictwie).

LITERATURA

- Ciechański A. 2012, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce (1881–2010) w świetle materiałów archiwalnych* (maszynopis), IGiPZ PAN, Warszawa.
- EU transport in figures. Statistical Pocketbook, 2011*, European Commission.
- Kistowski M., Śleszyński P., 2010, *Presja turystyczna na tle walorów krajobrazowych Polski*, [w:] Plit J. (red.), *Krajobraz a turystyka*, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG, 14, s. 34–48.
- Višegrádsky most*, 2003, Denník Korzár, 8.9.2003.
- Krajčovič I., 2000, *Vráti sa ALWEG?*, <http://rail.sk/arp/slovakia/alweg01.htm>.
- Kubáček J., 1999, *Dejiny železníc na území Slovenska*, Železnice SR, Bratislava, 461 s.
- Porter M., 1998, *On Competition*, Harvard Business School Press, Boston.
- Rygiel Z., 2011, *Z dziejów bieszczadzkich kolejek leśnych*, Wydawnictwo Ruthenus, Krosno.
- Premiér otvoril hraničný priechod Palota – Radoszyce*, 2003, Tlačová agentúra SITA, 22.11.2003.
- Tourism Statistics in the European Statistical System – 2008 data*, 2010, Eurostat, Methodologies and Working papers.
- Tůma J., 2000, *Proč Alweg v Tatrách nejedí?*, <http://rail.sk/arp/slovakia/alweg03.htm>.
- Więckowski M., 2010, *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*, Prace Geograficzne nr 224, IGiPZ PAN, Warszawa.

Dokumenty:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2011.
- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest a jeho neskoršie aktualizácie a doplnky*, 2000.
- Uznesenie vlády ČR č. 741/1999 k rozvoju dopravných sietí*, 1999.
- Zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu*, 2010.

Strony internetowe:

- <http://kolejka.bieszczady.pl>
- <http://rail.sk>
- <http://www.ndsas.sk>
- <http://www.trojmedzie.sk>



ISBN 978-83-61590-88-0