

TOMASZ WISKULSKI

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Polska • Gdansk University of Physical Education and Sport, Poland

JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdańsk, Poland

Dostępność komunikacyjna z Polski regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji

Transport Accessibility from Poland to Tourist Regions of the Croatian Coastline

Streszczenie: Sytuacja geopolityczna Chorwacji po wojnie domowej z początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku wpłynęła na spadek znaczenia turystyki w gospodarce narodowej. Jednak historia pokazuje, że kraj, gdzie miały miejsce działania zbrojne, potrafi skutecznie wykorzystać daną mu jeszcze raz szansę oraz rozwijać ofertę turystyczną wraz z infrastrukturą transportową, która jest niezbędna do realizacji funkcji turystycznej. Celem pracy jest przedstawienie zróżnicowania stopnia dostępności komunikacyjnej regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji dla transportu drogowego jako głównego środka transportu kształtującego ruch turystyczny tego kraju (Kruczek, Sacha, 1996). Ogromne znaczenie dla wielkości przewozów transportem lotniczym ma transport drogowy, gdzie średni czas potrzebny na podróż z Polski do regionów turystycznych Chorwacji wynosi około 14 godzin. W przypadku transportu drogowego ciężko jest mówić o realizacji jednego z postulatów przewozowych dotyczącego bezpieczeństwa, gdyż spadek koncentracji, towarzyszący długiej jeździe, wpływa negatywnie na bezpieczeństwo podróży (Bentkowska-Senator, Kordel, 2008). Z kolei bezpośredniość i relatywna taniaść wykorzystania transportu drogowego względem lotniczego pozostają głównymi czynnikami decydującymi o wyborze właśnie tego środka transportu (Serafin, 2015). Natomiast w przypadku przewozów autokarowych można dodatkowo mówić o spełnieniu postulatu masowości, którego realizacja w przypadku transportu lotniczego i samochodowego jest niemożliwa (Pawlicka, 1978; Milewski, 2012).

Abstract: The geopolitical situation in Croatia after the civil war of the early 90s of the twentieth century contributed to a significant decline of tourism. History shows that a country where were military operations can effectively use given them a chance and develop the tourist offer with the transport infrastructure which is essential for realizing tourist function. The aim of the paper is to present the differences of transport accessibility of tourist regions on the Croatian coastline in by road transport as a main type of transport which is affecting the tourism movement in that country (Kruczek, Sacha, 1996). Great importance for the volume of air transport has a road transport where the average time needed for the trip from Poland to Croatian tourist regions is approximately 14 hours. In the case of road transport it's hard to talk about the implementation of one of the traffic demands about traffic safety because of loss of concentration which is accompanying to long drive (Bentkowska-Senator, Kordel, 2008). On the other hand directness and relative cheapness of using road transport in relation to air transport are the main determinants of choice this mode of transport (Serafin, 2015). However, in the case of coach transport we can talk about the implementation of multitude postulate whose implementation in the case of air transport and the car transport is impossible (Pawlicka, 1978; Milewski, 2012).

Słowa kluczowe: Chorwacja; dostępność komunikacyjna; postulaty przewozowe; transport drogowy

Keywords: Croatia; road transport; transport accessibility; transport demands

Otrzymano: 20 grudnia 2015

Received: 20 December 2015

Zaakceptowano: 17 lipca 2016

Accepted: 17 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wiskulski, T., Wendt, J.A. (2016). Dostępność komunikacyjna z Polski regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 79–91.

WSTĘP

Celem pracy jest przedstawienie dostępności komunikacyjnej regionów turystycznych wybrzeża Chorwacji z Polski oraz jej zmian w latach 2012–2014. Przeprowadzona analiza polegała na porównaniu odległości przejazdu najkrótszą trasą pomiędzy stolicami szesnastu województw w Polsce a stolicami siedmiu żupanii nadmorskich w Chorwacji, z potencjalnym czasem przejazdu, bez uwzględnienia postoju oraz oczekiwania na granicy, jako czynników subiektywnych, zależnych od preferencji podróżnych i stopnia kongestii na przejściach granicznych dla danych za lata 2012–2014, z wykorzystaniem oprogramowania Microsoft AutoRoute. Zebrane dane poddano analizie statystycznej, pozwalającej na określenie stopnia zróżnicowania dostępności komunikacyjnej poszczególnych połączeń. Polegała ona na wyznaczeniu maksymalnej i minimalnej odległości, łączącej wybrane miejscowości, obliczeniu mediany oraz kwartyli dla tych wartości, a następnie porównaniu tych danych dla wartości maksymalnego i minimalnego czasu przejazdu, ich mediany oraz kwartyli.

Przeprowadzone badania wykazały duże rozbieżności pomiędzy ujętymi w pracy przykładami połączeń oraz, co istotne, znacznymi rozbieżnościami pomiędzy wartościami opisującymi te same połączenia, plasując je w różnych przedziałach klasowych. Jako uzupełnienie autorzy przeprowadzili badanie ankietowe wśród turystów z Polski odwiedzających Chorwację. Jednym z jego podstawowych celów była odpowiedź na pytanie o wybrany przez nich środek transportu w drodze do Chorwacji oraz ocena lokalnych środków transportu. Wyniki badania przedstawiono w ujęciu regionalnym i całościowym.

TRANSPORT LĄDOWY

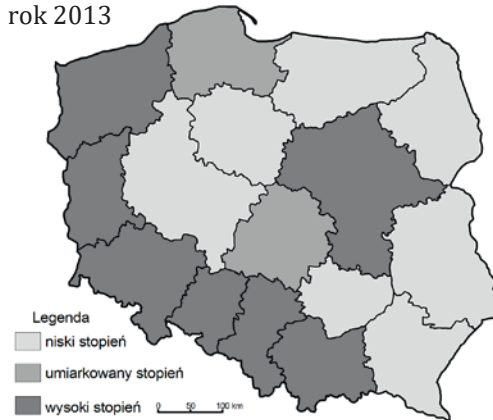
W roku 2012 transport kołowy, a w szczególności transport drogowy, był główną gałęzią transportu wykorzystywaną przez turystów z Polski w celu dostania się do Chorwacji. Z badań ankietowych przeprowadzonych przez autorów wśród uczestników ruchu turystycznego na terytorium Chorwacji w latach 2012–2013 wynika, iż 91,7% osób, poddanych badaniu ankietowemu spośród 1002 w roku 2012, oraz 93,1% spośród 1059 w roku 2013 wybrało transport kołowy jako środek transportu. Na pytanie o główny powód tego wyboru ankietowani odpowiadali, wskazując: niezależność względem czynników zewnętrznych (40%), samodzielność w wyborze miejsc atrakcyjnych turystycznie do zwiedzania (38%), cena przejazdu (18%) i inne przyczyny (4%).

Ryc. 1. Stopnie dostępności komunikacyjnej województw w Polsce do regionów nadmorskich Chorwacji w latach 2012–2014

rok 2012



rok 2013



rok 2014



Źródło: opracowanie własne

Tab. 1. Czas przejazdu i odległość pomiędzy stolicami regionów w Polsce i Chorwacji w roku 2013 w podziale na kwartyle

Województwo	Żupania istrijska		Żupania primorsko-gorska		Żupania licko-seńska		Żupania zadarska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	10 h 13 min	1108	9 h 29 min	1037	9 h 36 min	1038	10 h 32 min	1162
kujawsko-pomorskie	12 h 44 min	1334	12 h 0 min	1264	12 h 7 min	1265	13 h 2 min	1389
lubelskie	13 h 2 min	1357	12 h 7 min	1146	12 h 14 min	1146	13 h 9 min	1270
lubuskie	11 h 57 min	1341	11 h 22 min	1253	12 h 0 min	1231	12 h 55 min	1356
łódzkie	11 h 1 min	1162	10 h 18 min	1092	10 h 25 min	1093	11 h 20 min	1217
małopolskie	9 h 42 min	1039	8 h 58 min	967	9 h 6 min	967	10 h 0 min	1093
mazowieckie	11 h 48 min	1257	11 h 4 min	1187	11 h 11 min	1188	12 h 6 min	1312
opolskie	9 h 33 min	1026	8 h 49 min	956	8 h 56 min	956	9 h 51 min	1081
podkarpackie	10 h 55 min	1204	9 h 47 min	982	9 h 54 min	983	10 h 49 min	1107
podlaskie	13 h 55 min	1450	13 h 12 min	1380	13 h 19 min	1381	14 h 14 min	1505
pomorskie	13 h 51 min	1490	13 h 7 min	1420	13 h 14 min	1421	14 h 9 min	1545
śląskie	8 h 58 min	964	8 h 14 min	893	8 h 22 min	894	9 h 17 min	1018
świętokrzyskie	10 h 57 min	1118	10 h 14 min	1048	10 h 21 min	1049	11 h 16 min	1173
warmińsko-mazurskie	14 h 7 min	1451	13 h 23 min	1381	13 h 30 min	1382	14 h 25 min	1506
wielkopolskie	12 h 19 min	1426	11 h 42 min	1216	11 h 56 min	1218	12 h 51 min	1342
zachodniopomorskie	11 h 52 min	1365	11 h 17 min	1277	12 h 3 min	1390	12 h 58 min	1514

Województwo	Żupania szybenicko-knińska		Żupania splicko-dalmatyńska		Żupania dubrownicko-neretwiańska	
	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km	czas przejazdu	odległość w km
dolnośląskie	10 h 49 min	1216	11 h 28 min	1286	13 h 28 min	1476
kujawsko-pomorskie	13 h 20 min	1443	13 h 59 min	1512	15 h 59 min	1703
lubelskie	13 h 23 min	1334	14 h 6 min	1394	16 h 6 min	1584
lubuskie	13 h 13 min	1410	13 h 52 min	1479	15 h 52 min	1669
łódzkie	11 h 38 min	1271	12 h 16 min	1340	14 h 16 min	1531
małopolskie	10 h 18 min	1145	10 h 57 min	1215	12 h 57 min	1405
mazowieckie	12 h 24 min	1366	13 h 3 min	1435	15 h 3 min	1626
opolskie	10 h 9 min	1135	10 h 48 min	1204	12 h 48 min	1394
podkarpackie	11 h 7 min	1161	11 h 46 min	1231	13 h 46 min	1421
podlaskie	14 h 32 min	1559	15 h 10 min	1628	17 h 11 min	1819
pomorskie	14 h 27 min	1599	15 h 6 min	1668	17 h 6 min	1859
śląskie	9 h 34 min	1072	10 h 13 min	1142	12 h 13 min	1332
świętokrzyskie	11 h 34 min	1227	12 h 12 min	1296	14 h 12 min	1487
warmińsko-mazurskie	14 h 43 min	1560	15 h 22 min	1629	17 h 22 min	1820
wielkopolskie	13 h 9 min	1396	13 h 41 min	1464	15 h 42 min	1655
zachodniopomorskie	13 h 15 min	1568	13 h 54 min	1638	15 h 54 min	1828

1. ćwiartka
2. ćwiartka
3. ćwiartka
4. ćwiartka

Źródło: opracowanie własne

W celu wyjaśnienia zależności pomiędzy wyborem środka transportu a dostępnością transportową autorzy podjęli próbę analizy 112 potencjalnych połączeń drogowych z żupaniami w Chorwacji mającymi bezpośredni dostęp do akwenu Morza Adriatyckiego (tab. 1) dla danych za lata 2012–2014.

Po analizie porównawczej danych otrzymanych w badaniach autorzy zauważają znaczną poprawę stopnia dostępności komunikacyjnej. W roku 2012 najkrótszy czas przejazdu pomiędzy stolicą województwa śląskiego a stolicą żupanii primorsko-gorskiej wyniósł 9 godz. 10 min, natomiast w roku 2013 czas ten skrócił się o 37 min, do 8 godz. 33 min. Z kolei w roku 2014 czas najkrótszego połączenia jeszcze się skrócił – do 8 godz. 14 min, czyli o 19 min. Jednocześnie, analizując czas przejazdu pomiędzy miastami, gdzie był najdłuższy z otrzymanych w badaniach, zauważono jego skrócenie z 22 godz. 21 min do 17 godz. 22 min, czyli o 4 godz. 59 min. Zmiana ta miała miejsce w przypadku połączenia między stolicą województwa pomorskiego a stolicą żupanii dubrownicko-neretwiańskiej. Dodatkowo średni czas przejazdu wszystkich 112 analizowanych połączeń w latach 2012 oraz 2014 skrócił się z 14 godz. 17 min do 12 godz. 18 min.

Omówione badania umożliwiły podział województw w Polsce w zależności od stopnia dostępności komunikacyjnej dla transportu drogowego z uwzględnieniem odległości i czasu podróży. Wyróżniono trzy grupy: o wysokim, umiarkowanym i niskim stopniu dostępności transportowej.

Na podstawie danych z 2012 roku do grupy o wysokim stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli pięć województw: lubuskie, małopolskie, opolskie, śląskie, zachodniopomorskie (ryc. 1a). W roku 2013 (ryc. 1b) ich liczba wzrosła do siedmiu. Grupa powiększyła się o województwa dolnośląskie i mazowieckie. Z kolei w roku 2014 (ryc. 1c) do grupy tej zaliczono pięć województw: dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie.

Wymienione województwa charakteryzują się lepszą dostępnością komunikacyjną dla regionów nadmorskich Chorwacji na tle pozostałych województw w Polsce. Tak dobry wynik w głównej mierze spowodowany jest ich przygranicznym położeniem. Pozwała to turystom udającym się do Chorwacji ominąć polską infrastrukturę drogową, która w dalszym ciągu pozostaje w przebudowie bądź rozbudowie. Inwestycje drogowe, a w szczególności fragmentaryczna budowa drogi ekspresowej S8, pozwoliły już na ówczesnym etapie inwestycji zaklasyfikować województwo mazowieckie w roku 2013 do grupy o najwyższym stopniu dostępności komunikacyjnej. Jednak realizacja inwestycji drogowych w województwach wielkopolskim i kujawsko-pomorskim pozwoliła tym województwom wyprzedzić województwo mazowieckie, które w roku 2014 trafiło do grupy o umiarkowanym stopniu dostępności komunikacyjnej.

Na podstawie analizy danych z 2012 roku do grupy o umiarkowanym stopniu dostępności komunikacyjnej autorzy zaliczyli województwa: dolnośląskie, mazowieckie, podkarpackie i wielkopolskie. W roku 2013 ich liczba zmalała do dwóch i były to łódzkie oraz pomorskie. Oba te województwa w badaniu dotyczącym roku były w grupie o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej, jednak przeprowadzone na ich terytorium inwestycje – budowa autostrad A1 i A2 oraz drogi ekspresowej S8 – pozwoliły na zmianę ich kwalifikacji w następnym roku. Spadek województw podkarpackiego

i wielkopolskiego do grupy o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej wynika bezpośrednio z braku znacznych inwestycji w infrastrukturę drogową. Budowa autostrady A4, mającej połączyć stolicę Podkarpacia z europejską siecią autostrad, nie przebiegała zgodnie z planem. Zakładano, że zostanie oddana do użytku już w roku 2012. Niestety, ze względu na zerwanie umowy i konieczność ogłoszenia kolejnego przetargu odcinek ten był gotowy dopiero 30 października 2014 roku.

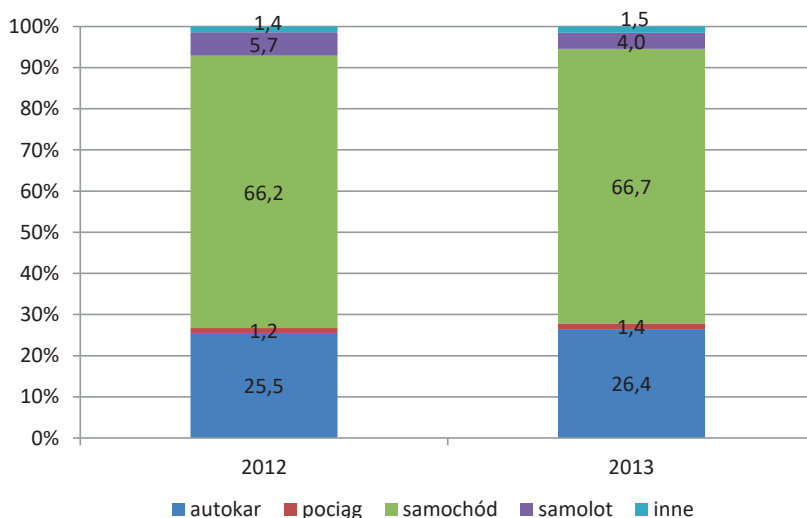
Do grupy o niskim stopniu dostępności komunikacyjnej w roku 2012 autorzy zaliczyli województwa: kujawsko-pomorskie, lubelskie, łódzkie, podlaskie, pomorskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie. Jednak na podstawie powtórnego badania w roku 2013 lista ta wygląda następująco: kujawsko-pomorskie, lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie. Z kolei na podstawie badania za rok 2014 do opisywanej grupy zostały zaliczone województwa: kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie i pomorskie.

Województwa te, mimo iż na ich terytorium znajdują się drogi ekspresowe, autostrady oraz paneuropejskie korytarze transportowe, na tle pozostałych obszarów nie należą do dobrze skomunikowanych z regionami turystycznymi Chorwacji. W dalszym ciągu nie zostały wybudowane w całości autostrada A1 z Gdańska do granicy z Czechami oraz droga ekspresowa S8 łącząca Białystok z Wrocławiem.

WYNIKI BADANIA ANKIETOWEGO

Jako badanie uzupełniające autorzy przeprowadzili ankiety w regionach nadmorskich Chorwacji w latach 2012–2013. W roku 2012 zebrano 1002 ankiety, natomiast w roku 2013 – 1059. Najczęściej wybieranym przez turystów środkiem transportu w obu badanych latach był samochód (ryc. 2).

Ryc. 2. Środki transportu wybierane przez respondentów w latach 2012–2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

W roku 2012 wybrało go 66,2% respondentów, natomiast rok później nieco więcej, bo 66,7%. Drugim najpopularniejszym środkiem transportu był autokar. W roku 2012 został on wybrany przez 25,5% osób, natomiast w 2013 – przez 26,4% turystów. Trzecim wybieranym środkiem transportu w całym analizowanym okresie pozostawał samolot. W roku 2012 wybrało go 5,7% respondentów, natomiast rok później udział ten zmalał do 4%. Kolejnym najpopularniejszym środkiem transportu pozostawał pociąg. W roku 2012 wybrało go 1,2% respondentów, natomiast rok później było to 1,4%. W roku 2012 1,4% osób przy wyborze środka transportu zaznaczyło odpowiedź „inne”. Jako uzupełnienie swoich odpowiedzi podali oni: motocykl (cztery osoby), autostop (dwie osoby), łódź/starek (osiem osób). W kolejnym roku badania taką odpowiedź zaznaczyło 1,5% respondentów. Jako dodatkową informację podali oni takie hasła, jak: motocykl (pięć osób), autostop (cztery osoby), starek/łódź (trzy osoby), a czterech badanych nie podało dokładnej odpowiedzi.

W regionie Dalmacji Południowej dominującym środkiem transportu przez cały analizowany okres był samochód (ryc. 3). W roku 2012 wybrało go 57,6% respondentów. W kolejnym roku ich udział wzrósł do 65,8%. W tym regionie niewiele osób wybrało samolot jako środek transportu do Chorwacji. W roku 2012 stanowili oni 7,6%, natomiast rok później – 7,5%. Niektórzy badani zaznaczyli odpowiedź „inne”, co wskazywało na wybór motocykla jako środka transportu.

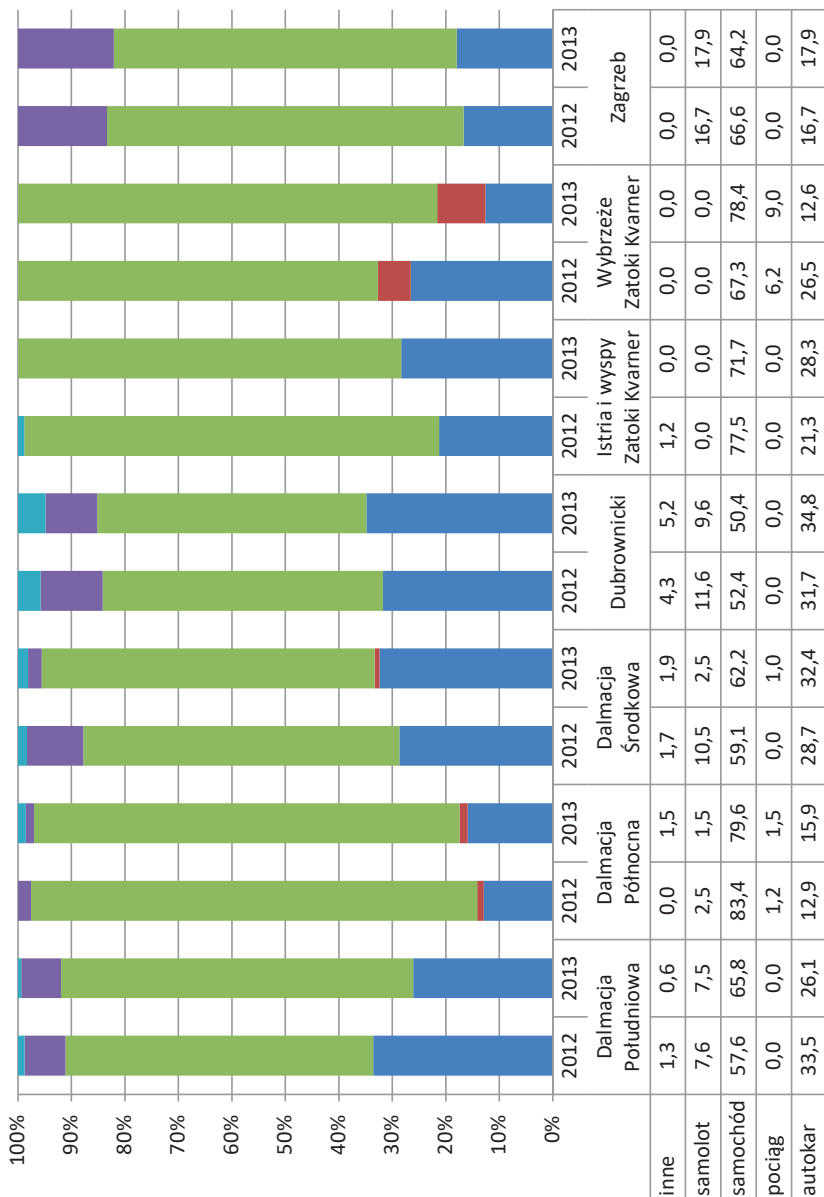
W regionie Dalmacji Północnej dominującym środkiem transportu również był samochód. W analizowanym okresie jego udział zmalał z poziomu 83,4% do 79,6%. Pomimo tego spadku był to nadal najczęściej wybierany środek transportu we wszystkich regionach turystycznych. Teren ten charakteryzuje się też niewielkim udziałem transportu kolejowego na poziomie 1,2%–1,5% w dwóch kolejnych latach badania. Region Dalmacji Środkowej, podobnie jak wszystkie pozostałe, charakteryzuje się wysokim udziałem samochodu jako środka transportu, dzięki któremu turyści dotarli do Chorwacji. Jego udział w analizowanym okresie wzrósł z poziomu 59,1% do 62,2%.

W regionie Dubrownickim samochód, mimo że był to główny środek transportu z Polski, był najmniej popularny na tle pozostałych regionów. Jego udział spadł z 52,4% w roku 2012 do poziomu 50,4% w roku 2013. Co istotne, region ten charakteryzował się największym udziałem transportu autokarem na tle pozostałych regionów – na poziomie 31,7% w roku 2012 i 34,8% w roku 2013. Również transport lotniczy pełni ważną funkcję w tym regionie. W roku 2012 jego udział wyniósł 11,6%, natomiast w kolejnym roku już tylko 9,6%.

W regionie Istrii i wysp Zatoki Kvarner dominującym środkiem transportu pozostawał samochód. Jego udział w roku 2012 wyniósł 77,5%, natomiast rok później spadł do poziomu 71,7%. W regionie Wybrzeża Zatoki Kvarner odnotowano trzy rodzaje transportu, które zostały wybrane przez respondentów. Dominującym był transport samochodowy, który został wybrany przez 67,3% respondentów w roku 2012 oraz 78,4% w roku 2013. Region ten charakteryzował się również najwyższym udziałem transportu kolejowego jako środka transportu. Jego udział w roku 2012 wyniósł 6,2%, natomiast rok później już 9%.

W przypadku regionu Zagrzebia dominującym środkiem transportu pozostawał samochód. Jednak zarówno transport autokarem, jak i samolotem, stanowiły

Ryc. 3. Środki transportu wybierane przez respondentów w latach 2012-2013 wg regionów turystycznych



■ autokar ■ pociąg ■ samochód ■ samolot ■ inne

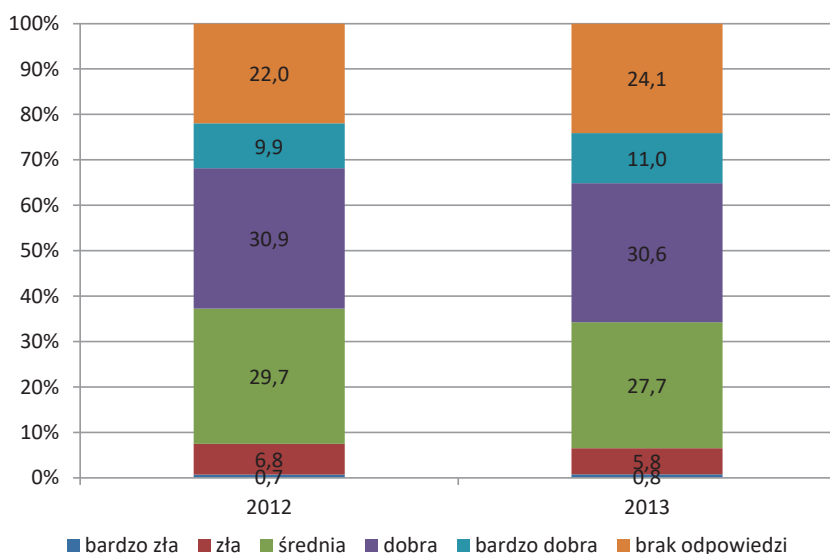
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

równoważne środki transportu, których udział w roku 2012 wyniósł po 16,7%, by w kolejnym roku wzrosnąć do 17,9%. Transport samolotem w regionie Zagrzebia miał największy udział w środkach transportu na tle pozostałych regionów. Należy zauważyć, iż znaczenie samolotu jako środka transportu rośnie w kierunku południowym, wskutek oddalania się od granicy z Polską. Wyjątek stanowi region Zagrzebia, w którym znaczna część przyjazdów turystycznych wiąże się z zawodowymi, dlatego samolot jako najszybszy z oferowanych środków transportu jest relatywnie często wybierany (Rucińska, 2011).

Lokalne środki transportu były najrzadziej ocenianym przez respondentów elementem decydującym o atrakcyjności turystycznej regionów. Jednak wysoki współczynnik udzielonych odpowiedzi w porównaniu z deklarowanym środkiem transportu, dzięki któremu badani znaleźli się w Chorwacji, świadczy o znacznej komplementarności lokalnych środków transportu względem transportu drogowego. W badaniu respondenci zostali poproszeni o ocenę lokalnych środków transportu pod względem ich dostępności (ryc. 4).

Z ankiet wynika, iż większość turystów oceniła dostępność lokalnych środków transportu dobrze. W roku 2012 grupa ta stanowiła 30,9%, natomiast w roku 2013 – 30,6% ankietowanych. Najmniej liczna grupa oceniła dostępność lokalnych środków transportu bardzo źle. W roku było to 0,7% osób, natomiast w roku 2013 ich udział wzrósł nieznacznie do poziomu 0,8%. Znaczna część respondentów nie oceniła dostępności lokalnych środków transportu. W roku 2012 stanowili oni 22% ankietowanych, natomiast rok później ich udział wzrósł do 24,1%. Tak wysoki brak udzielonych odpowiedzi jest bezpośrednią konsekwencją wykorzystywania własnego środka transportu podczas całego pobytu w Chorwacji.

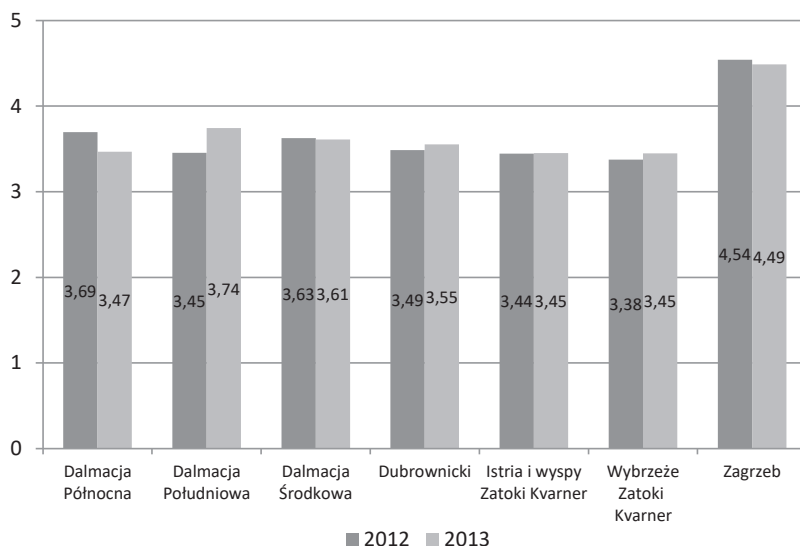
Ryc. 4. Ocena lokalnych środków transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

W roku 2012 dostępność lokalnych środków transportu została oceniona średnio na poziomie 3,54, natomiast w kolejnym roku ocena ta wzrosła do poziomu 3,6. Szczegółowa analiza oceny dostępności lokalnych środków transportu w poszczególnych regionach pozwala wnioskować, iż najlepiej oceniony przez respondentów w roku 2012 był region Zagrzebia ze średnią 4,54 (ryc. 5).

Ryc. 5. Średnia ocena lokalnych środków transportu



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Z kolei najniżej oceniono region Wybrzeża Zatoki Kvarner ze średnią oceną na poziomie 3,38. Z badania w roku 2013 wynikają podobne wnioski: najlepiej oceniono region Zagrzebia ze średnią oceną 4,49. Z kolei najniżej ocenione zostały regiony Istrii i wysp Zatoki Kvarner oraz Wybrzeża Zatoki Kvarner ze średnią 3,45. Spośród wszystkich regionów jedynie w trzech doszło do spadku średniej oceny dostępności lokalnych środków transportu. Były to Dalmacja Północna, Dalmacja Środkowa i Zagrzeb.

PODSUMOWANIE

Sytuacja, w której znalazła się Chorwacja na początku lat pięćdziesiątych XX wieku, doprowadziła do niemalże całkowitego upadku znaczenia turystyki. Na podstawie przeprowadzonej analizy widać jednak, że Chorwacja wykorzystała daną jej szansę i powróciła do czołówki krajów będących destynacją turystyczną Polaków. Przez analizowany okres doszło do rozwoju sieci drogowej, zarówno w Polsce i Chorwacji, jak i w krajach tranzytowych.

Gęsta sieć portów lotniczych na wybrzeżu Chorwacji, wraz z dobrą infrastrukturą drogową, pozwala w niedługim czasie dotrzeć do miejscowości turystycznych

(Wiskulski, 2013). Komplementarność tych dwóch gałęzi transportu jest zatem kluczowa do realizacji funkcji turystycznej obszarów turystycznych.

Wskutek analizy połączeń drogowych należy wnioskować, iż nastąpiła znacznie większa poprawa dostępności komunikacyjnej województw zachodniej Polski względem reszty kraju.

Ponadto wyniki ankiety pozwoliły odpowiedzieć na pytanie o realne wykorzystanie środków transportu przez Polaków udających się do Chorwacji. Z badania wynika, że to właśnie transport drogowy jest kluczowym środkiem transportu, wybieranym przez turystów, a transport lotniczy stanowił w roku 2012 główny środek transportu jedynie dla 5,7% respondentów, natomiast w kolejnym roku jego udział zmalał do poziomu 4%.

Literatura References

- Bentkowska-Senator, K., Kordel, Z. (2008). *Transport w turystyce*. Bydgoszcz: Wyższa Szkoła Gospodarki.
- Kruczek, Z., Sacha, S. (1996). *Europa – zarys geografii turystycznej*. Kraków: Ostoja.
- Milewski, D. (2012). Postulaty przewozowe jako cechy jakości przewozów turystycznych. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 258, 161–171.
- Pawlicka, Z. (1978). *Przewozy pasażerskie*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Rucińska, D. (2011). Badania rynku usług lotniczych. Istota, zakres, użyteczność, przykłady. *Polskie Towarzystwo Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe*, 9, 287–304.
- Serafin, M. (2015, 17 grudnia). *Czy to koniec okresu hossy na polskim rynku lotniczym?* Polski Rynek Transportu Lotniczego. Pozyskano z www.prtl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3817
- Wiskulski, T. (2013). Dostępność transportowa centrów turystycznych Chorwacji na przykładzie transportu lotniczego. W: T. Wiskulski, M. Pilarski (red.). *Współczesne zagadnienia, problemy i wyzwania w badaniach geograficznych*, t. 2. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 165–172.

Tomasz Wiskulski, mgr, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Wydział Turystyki i Rekreacji, Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją. Absolwent studiów na Wydziale Oceanografii i Geografii na kierunku geografia oraz na Wydziale Ekonomicznym na kierunku ekonomia. Doktorant na Uniwersytecie Gdańskim na Wydziale Oceanografii i Geografii. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się wokół rozwoju regionalnego, turystyki oraz transportu drogowego.

Tomasz Wiskulski, M.Sc., Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation, the Unit of the Basics of Recreation and Leisure Management. He graduated from Geography at the Faculty of Oceanography and Geography and from Economy at the Faculty of Economics. His research focuses on regional development, tourism, and road transport.

Adres/address:

Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
Wydział Turystyki i Rekreacji
Katedra Zarządzania Turystyką i Rekreacją
ul. K. Górskiego 1, 80-336 Gdańsk, Polska
e-mail: twiskulski@awf.gda.pl

Jan A. Wendt, profesor Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii

Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań i planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, historical tourism, dark tourism and nautical tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, Polska
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl